

UNIVERZITA KARLOVA V PRAZE - FILOZOFICKÁ FAKULTA

Ústav hospodářských a sociálních dějin

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

Vývoj městské zástavby a městské infrastruktury v Benešově v letech 1871 – 1914

The Development of Urban build-up Area and Urban Infrastructure in
Benešov in the Years 1871 – 1914

Michal Roubík

Benešov 2008

Obor:	historie
Forma studia:	prezenční
Akademický rok:	2008/2009
Vedoucí diplomové práce:	Prof. PhDr. Ivan Jakubec, CSc.

Prohlašuji,

že tuto předloženou bakalářskou práci jsem vypracoval zcela samostatně a cituji v ní veškeré prameny, které jsem použil.

V _____ , dne _____ Podpis: _____

Obsah

1. Úvod	1
2. Nástin stavebního vývoje města před rokem 1871	4
3. Komplexní pohled na vývoj města 1871–1914	9
4. Železnice	11
5. Stavební vývoj	17
5.1 Obecný úvod	17
5.2 Stavební vývoj města	20
6. Městská infrastruktura	31
6.1 Kanalizace a úprava ulic	31
6.2 Osvětlení před elektrifikací	36
6.3 Vodovod	39
6.4 Elektrifikace	47
7. Závěr	52
8. Resumé	54
9. Summary	55
10. Seznam výpůjček	56
11. Použité prameny	57
11.1 Prameny nevydané	57
11.2 Prameny vydané	58
12. Použitá literatura	59
13. Přílohy	I
13.1 Seznam zkratk	I
13.2 Dobové a současné názvy ulic a prostranství	II
13.3 Kapitola Železnice	III
13.4 Kapitola Stavební vývoj	V
13.5 Kapitola Kanalizace a úprava ulic	XVI
13.6 Kapitola Vodovod	XXI
13.7 Kapitola Elektrifikace	XXVIII

1. Úvod

Pro psaní bakalářské práce jsem si z více důvodů zvolil téma vývoje městské zástavby a městské infrastruktury v Benešově v letech 1871 - 1914. Prvním důvodem byl fakt, že Benešov je město, kde jsem léta chodil do školy a nyní zde i žiji, a jeho regionální dějiny mne vždy zajímaly. Architektura, urbanismus i dějiny techniky jsou jedny z mých nejoblíbenějších témat historie, takže bylo jasné, že v práci bych je nějakým způsobem rád promítnul. Když jsem navíc, po prostudování již existující literatury k dějinám Benešova, zjistil, že k tématu vývoje městské infrastruktury v tomto období neexistuje téměř žádná komplexní relevantní práce, měl jsem o obsahu budoucí práce jasno.

První problém, který pro mne při psaní práce vyvstal, bylo její časové uzavření. Celé 19. století bylo dobou velkých změn, které se města po všech stránkách výrazně dotkly. Například roku 1850 se Benešov stal sídlem okresu apod., avšak nakonec jsem se rozhodl začít rokem 1871, kdy se Benešov konečně dočkal železničního spojení. Přestože vývoj některých prvků moderní městské infrastruktury započal již dříve (např. kanalizace), zvolil jsem si tento rok záměrně. Rozhodl jsem se tak i přes to, že v Benešově nebyl význam železnice tak velký jako u některých jiných měst. Její fenomén však dodnes zůstává hlavním symbolem rozvoje měst v tomto období. Letopočet zakončení práce se mi hledal jednodušeji. Rok 1914 a začátek první světové války byl velmi výrazným předělem, který na několik let téměř úplně zastavil veškerý vývoj v celé zemi, a stejně tak i v Benešově. Přesto, že na některé projekty z doby před ní bylo po válce navázáno, anebo byly dokončeny, znamenalo její trvání tak výrazný předěl, že by nebylo rozumné protahovat obsah práce i na dobu, kdy probíhala, či dokonce na dobu po ní. Proto se práce (samozřejmě s kontextuálními

přesahy před a po) bude zabývat obdobím mezi lety 1871 - 1914.

Práci jsem rozdělil (kromě úvodních kapitol) na dvě hlavní oblasti: téma stavebního vývoje a tematiku rozvoje městské infrastruktury (zastoupené tématy kanalizace a úpravy ulic, osvětlení před elektrifikací, vodovodu a elektrifikace). Na úvod textové části jsem se rozhodl ještě zařadit kapitolu o železnici, která sice nepředstavuje problematiku městské infrastruktury, avšak pro město a jeho vývoj, a stejně tak pro vlastní práci, je velmi důležitá a s tématy v dalších kapitolách jistě velmi úzce souvisí. Samotný úvod práce zaznamenává stručný vývoj města Benešov před sledovaným obdobím a následně komplexní pohled na jeho vývoj mezi lety 1871 - 1914. Práce je doplněna bohatou obrazovou přílohou, která je tematicky rozdělena dle jednotlivých kapitol. V příloze je zařazen i seznam zkratek (tab. 1) v práci užitých a také seznam dobových a současných pojmenování ulic, které se v objevily textu (tab. 2).

Rozdělení práce na dva hlavní okruhy se neprojevovalo jen v jejich faktické odlišnosti, ale i v přístupu pramenů k nim. Téma stavebního rozvoje města ve sledovaném období je poměrně dobře zpracované i v již dříve vydané literatuře. V kapitole stavební vývoj jsem se tudíž o tyto práce opřel, avšak doplnil jsem je řadou informací z pramenů Státního okresního archivu v Benešově (dále jen SOKA Benešov) či Muzea Podblanicka (konkrétně jeho benešovské pobočky), které vlastní jediný exemplář nevydané rozsáhlé Topografie města Benešov od Antonína Pinkase. Z vydaných knih bych rád vyzdvihl zejména práce Evy Procházkové a Jiřího Tywoniaka. Jak jsem již výše napsal, k tematice městské infrastruktury nevyšla dodnes téměř žádná práce, která by tuto problematiku komplexně zachycovala a vysvětlovala. Bylo jasné, že pro informace do kapitol o tomto tématu budu muset zapátrat v

nevydaných pramenech. Přepokládal jsem, že valnou většinu potřebných informací získám ve fondech SOkA Benešov, kde se nakonec hlavním zdrojem mých informací staly fondy Archivu města (dále jen AM), Okresního úřadu (dále jen OÚ) a také několik pramenů knižní povahy.

Jako cíl práce jsem si vytýčil, že obsáhlým, avšak přehledným způsobem popíšu, vysvětlím a zdokumentuji problematiku stavebního vývoje a vývoje městské infrastruktury v Benešově mezi lety 1871 - 1914. Pokusil jsem se v ní zachytit hlavní oblasti vývoje, zásadní okamžiky a změny, které pro město toto období přineslo. Věřím, že s pomocí veškeré již vydané literatury a zvláště nevydaných dostupných pramenů dokážu doplnit, rozšířit, a zejména zcela nově zpracovat dané téma. Doufám, že má práce cíl splní a stane se vítaným zdrojem informací o daných tématech.

Na závěr bych si dovolil poděkovat vedení a zaměstnancům SOkA Benešov, kteří mi pro získávání a zpracování informací (jak textové, tak obrazové povahy) poskytli ty nejlepší podmínky, a také benešovské pobočce Muzea Podblanicka, kde mi ke studiu byla poskytnuta Topografie města Benešov od Antonína Pinkase, ze které jsem získal především mnoho obrazového materiálu do příloh. V neposlední řadě bych rád poděkoval mému vedoucímu práce Prof. PhDr. Ivanu Jakubcovi CSc., který mi byl po celou dobu psaní práce velmi nápomocen, v mnoha ohledech mne inspiroval a dokázal mi poradit při všech problémech, které její psaní přineslo.

2. Nástin stavebního vývoje města před rokem 1871¹

Soustavnější osídlení na území dnešního Benešovska začalo vznikat až teprve v 8. století, kdy jsou doloženy první osady kolem řeky Sázavy. Další impuls k rozvoji osídlení přineslo až století 10., kdy se k Sázavě posunula hranice přemyslovských držav - na jejím pravém břehu bylo vybudováno hradiště Lštění. V průběhu 11. a 12. století se osídlenci posunovali dále na jih od řeky, tuto kolonizaci neprováděli jenom Přemyslovci, ale i velmoži z panovnického okruhu. Pravděpodobně při jednom z postupů na jih objevil jeden z těchto rodů - Benešovici - žulový ostroh, na němž se usadili a postupem času se stal i základem jejich budoucí domény. Na nejvyšším místě ostrožny byl někdy (pravděpodobně ve 12. století) vybudován opevněný dvorec s farním kostelem (jeho počátky posunují někteří badatelé dokonce do století 11.). Pod kostelem se postupně rozvíjela osada, kterou procházela nálevkovitě rozšířená ulice - prazáklad tržiště, kde se začaly odvíjet veškeré prvky městského života.

Počátkem 13. století přestal stísněný prostor ostrožny vyhovovat rychle se rozvíjejícímu městu a někdy v této době bylo jihozápadně pod ní vyměřeno rozsáhlé obdélníkové tržiště, jímž procházela zemská cesta. Postupně se kolem něho začali usazovat řemeslníci a obchodníci. V letech 1246-1247 vyvrcholily ambiciózní záměry Benešoviců vybudovat z Benešova bohaté prosperující město - Tobiáš z Benešova tehdy založil na úpatí Karlovské ostrožny, severně od nového tržiště, Minoritský klášter. Rozsáhlá stavba se stala hlavní dominantou města a také jeho nejpevnějším bodem - na západě a severu byl klášter obehnán hradební zdí. Zástavba města byla v této době zpravidla dřevěná, postupem času se však začaly

¹ Tato kapitola je zpracována podle knihy: Procházková, Eva, Benešov, Praha-Litomyšl, 2005.

budovat i domy kamenné. Domy kolem tržiště (postupně bylo zastavováno asi 100 parcel) byly stavěny na klasických gotických půdorysech - úzkých a dlouhých parcelách, jejichž dvory a zahrady dosahovaly až k později vybudované okružní ulici. Město bylo pravděpodobně obehnáno plaňkovým plotem, v místech vstupů na tržiště byly ulice zúženy (toto zúžení dodnes dochováno v Pražské ulici) a jištěny dřevěnými brankami. Existenci opevnění se do dnešních dní nepodařilo doložit, avšak dochovaný půdorys centra města o jistém opevnění svědčí. Mimo obvod domovních bloků kolem tržiště a Karlovské ostrožny byl jedinou městskou stavbou kostelík sv. Alžběty se špitálem na severozápadním konci města, od něhož vycházela cesta na Prahu. V této době přestal Benešov vrchnosti dostavačovat jako panské sídlo a Tobiáš začal západně od města stavět nový moderní hrad - Konopiště, na nějž své sídlo přenesl.

Roku 1294 celé město vyhořelo, avšak bylo znovu obnoveno do původní podoby, mnohem výstavněji byl přestavěn i klášterní kostel. O stavu města chybějí téměř po celé 14. století jakékoliv konkrétní zprávy, přesto se však lze domnívat, že Benešov patřil k rozvinutějším městům. Existovala zde celá škála základních řemesel, místní obchod sloužil nejen usazeným obyvatelům, byla zde farní škola (1380) apod. V první polovině 14. století došlo ke změně vrchnosti, držiteli Benešova se stali Šternberkové. Ti také stáli u citelné rány, která Benešov zasáhla na počátku husitských válek. Petr Konopišťský ze Šternberka - zarytý odpůrce husitů napadl jejich vojska táhnoucí na Prahu, avšak prohrál a téměř celé město bylo vypáleno, dobýt se nepodařilo jen klášter, který však byl také zle pobořen. Jak přesně probíhala obnova města po válce není jasné, avšak je jisté, že musela být úspěšná, protože roku 1451 se ve městě (konkrétně v opraveném klášterním kostele) konal zemský sněm. Toho se účastnil početný sbor jednajících, takže

město muselo nabídnout odpovídající ubytovací a stravovací kapacity. Další sněmy se zde konaly ještě v letech 1473 a 1474.

Během 16. století se Benešov stal poměrně prosperujícím městem - mezi poddanskými platil za větší město a stal se centrem celé Podblanické oblasti. Obec vlastnila od roku 1542 nedaleký statek Bedrč s několika usedlostmi, který byl jedním z hlavních zdrojů příjmů obce. Významným se pro město stal po ekonomické stránce i cestovní ruch - město leželo na významné dálkové cestě na jih a z Prahy to sem bylo asi jeden den jízdy - z potřeb návštěvníků tržili jak měšťané (hospodští, prodejci ad.), tak i obec. Představu o vzhledu tehdejší zástavby města si uděláme jen velice těžko, protože se do dnešních dní nedochovala. Jediným svědkem prosperity tehdy již renesančního města tak jsou rozsáhlé dvojpodlažní sklepy, které byly pod domy kolem náměstí vybudovány. Koncem 15. století však došlo k důležité změně v městském půdorysu - uprostřed rozsáhlého tržiště začal být budován vnitřní blok, který postupem doby rozdělil tržiště na dvě nestejně velké prostory. V rámci bloku byla vystavěna i radnice, která později přesídlila do rohového domu v jižní části bloku, kde setrvala až do 19. století. Oba rynky byly v této době pravděpodobně porostlé travou a vedly přes ně tři vozové cesty. Vjezdy na náměstí byly stále zúžené, částečně obestavěné ulice vycházející z náměstí jako hluboké úvozové cesty (Pražská, Hradní (dnes Tyršova), Domašínská (dnes Tábořská) a Miličínská (dnes Vlašimská)) byly označovány již jako předměstí. Zástavbu vnitřního města (kromě podstatně se nerozvíjejícího Karlova) doplňovala ještě úzká obvodová ulička. Hlavní mokřiny, které dříve obklopovaly vyvýšené tržiště, byly vysušeny, svedeny do vodotečí anebo využity jako rybníky. Zástavbu města doplňovaly ještě mlýny Podkostelní, Podměstský a Sladový, popraviště východně od města a pod ním budova pohodnice.

Katastrofu pro město znamenala Třicetiletá válka. Během jejích let protáhla Benešovem několikrát válčící vojska, která neúměrně hospodářsky město zatěžovala, to navíc několikrát vyhořelo. Nejničivější rána pro město však přišla až na sklonku války roku 1648, kdy bylo obsazeno Švédy - Ti ho vydrancovali, zapálili a navíc dovršili zkázu minoritského kláštera. Poválečná obnova byla těžká, většina města byla v troskách, zničen byl i okolní majetek obce, řemeslná produkce stagnovala. Finanční tíže zpomalovala obnovu městské zástavby, kterou musela nakonec dotovat vrchnost. Do města byli lákáni i noví osadníci úlevou na daních apod., avšak k rozvoji ani to moc nepomohlo. Jiří ze Sinzendorfu, tehdejší pán nad městem se rozhodl zvýšit prestiž města ještě jedním činem - před rokem 1680 inicioval vznik gymnasia pod patronátem Piaristů, avšak jednání uvízla na mrtvém bodě. Dochoval se z nich však důležitý doklad o tom, jak vypadalo město v této době a to plánek, na kterém byla zachycena možná místa, kde měla být kolej s gymnasiem vystavěna. Na plánu je zachyceno centrum města - obě náměstí, obestavěná stále nevýstavnými přízemními domy (s výjimkou patrové radnice a několika málo dalších domů), masné a chlebné krámky, kašna, studna a sloup se sochou. Ulice vcházející na náměstí jsou zobrazeny jen schématicky. Na Karlově je zachycen kostel na návrší, obě zvonice a trosky minoritského kláštera. Ostatní zástavba není - vyjma fary - zachycena. Pod Karlovem zástavbu doplňuje špitální kostelík a nedaleko od města velmi zjednodušeně zachycené Konopiště. Piaristickou kolej ve městě nakonec založil až Karel Přehořovský z Kvasejovic roku 1703. Při ústí Konopišťské ulice do náměstí začala roku 1705 podle projektu italského architekta Giovanni Battisty Aliprandiho výstavba koleje a kostela sv. Anny. Kvadratura s kostelem byla dostavěna v roce 1701, o desetiletí později byla kolej ještě rozšířena o jedno

křídlo. Komplex na jihu doplňovala ještě velká zahrada, která v těchto místech poprvé prolomila, do této doby celistvou, okružní uličku. Areál byl ohrazen zdí, za níž byla roku 1729 vystavěna ještě kaple sv. Jana Nepomuckého. Během 18. století docházelo ke konsolidaci a postupné obnově města, žádný velký rozvoj se však nekoná. Do předválečné podoby byla kompletně dostavěna pouze zástavba kolem obou rynků, ale stavělo se i jinde. Stále ještě převažovalo dřevo nad kamenem. Rozvoj města zbrzdily slezské války, které provázely epidemie a hladomory.

V průběhu konce 18. a během 19. století však nadále dochází ke změnám k lepšímu - byly zbořeny nepotřebné chlebné krámky v ploše Velkého rynku, odstraněna byla i socha sv. Ignáce. Roku 1836 byla část náměstí u kostela sv. Anny vydlážděna, avšak nadále byla jeho podstatná plocha travnatá. Rozšířena byla také Zámecká ulice, když byla odstraněna zeď kolem piaristické koleje a její okolí upraveno. Regulovány také začaly být cesty do města, po roce 1812 začala vznikat severozápadně od náměstí nová pražská silnice, do té doby jen úvozová cesta. Roku 1818 byla započata stavba nové radniční budovy na místě původní - zbořené. Za Josefských reforem byl zrušen a později na hostinec přestavěn špitální kostelík sv. Alžběty. Špitál se stal majetkem obce. Souhrnně však lze říci, že město téměř nerostlo - na mapě stabilního katastru z roku 1840 v podstatě zástavba kopíruje stav před třicetiletou válkou. V roce 1802 se majitel panství - František Josef z Vrtby s městem dohodl na vykoupení z poddanství, ke kterému však nakonec došlo až roku 1834, roku 1850 se Benešov navíc stal sídlem okresu. Obec vědoma si prestiže okresních institucí opustila svou radnici a přenechala jí hejtmanství, kromě něj zde sídlil okresní soud, berní úřad apod.. Městský úřad se po krátké době přemístil do domu čp. 100 na severní straně náměstí, který byl pro potřeby radnice upraven.

3. Komplexní pohled na vývoj města 1871-1914

Druhá polovina 19. století a počátek století 20. byly pro Benešov dobou velkých změn, pokroku a celkového rozmachu. Město, teprve ve třicátých letech 19. století osvobozené z poddanství, se již v roce 1850 stalo sídlem okresních institucí, což i do budoucna znamenalo pozitivní skutečnost. Stejně pozitivně se v Benešově projevil příchod železnice v roce 1871, jímž začíná období sledované touto prací.

Benešov zaznamenal v uvedeném období i velký populační přírůstek – jestliže v roce 1870 žilo ve městě cca 3600 obyvatel², tak roku 1900 to bylo již 5876 lidí a jejich počet i nadále stoupal.³ Přírůstek obyvatel byl samozřejmě provázen i nárůstem počtu domů a rozšířením zastavěné plochy města (více viz v kapitole Stavební vývoj).

Rozvoj a pozvednutí životní úrovně města samozřejmě souviselo i s vybudováním inženýrských sítí, bez kterých se na počátku 20. století již žádné větší město nemohlo obejít. O většině z nich (kanalizace, osvětlení, vodovod a na samém konci sledovaného období i elektrifikace) bude psáno v samostatných kapitolách. Kromě nich získal Benešov navíc ještě připojení na dálkovou telefonní linku a vybudoval v návaznosti na ni síť místního hovoru (1898).⁴ Roku 1909 se Benešov navíc dočkal prvních linek místní autobusové dopravy sloužící i potřebám pošty.⁵)

Stavební vývoj města šel ruku v ruce i s rozšířením

² Pinkas, Antonín, Monografie města Benešova, nevydáno.

³ SOKA Benešov, Archiv města, karton 189, složka XXXII, archy sčítání obyvatel pro rok 1900.

⁴ SOKA Benešov, Okresní úřad, karton 146, složka 51/240.

⁵ Pošta, která měla pro město zásadní obchodní význam, zažívala v této době také velký rozvoj. Po roce 1899 přešla z dědičných rukou poštovníků do rukou státních, kdy pracovala již společně pod jednou střechou s telegrafní a telefonní ústřednou.

průmyslové základny. V polovině 19. století byl Benešov ještě stále téměř čistě zemědělským městem, ale do začátku první světové války se i tato skutečnost částečně změnila. Rozvoji průmyslu napomohla i změna na nedalekém vrchnostenském sídle - na Konopišti. Roku 1887 získal po knížecím rodu z Lobkovic zámek František Ferdinand d'Este⁶, který zámek i jeho okolí celkové přestavěl. Zrušeny byly i veškeré průmyslové provozovny v podzámčí, z nichž některé (pivovar, lihovar) byly přeneseny do Benešova. Některé další provozy (cihelny ad.) ve městě vznikly nezávisle na změnách na Konopišti.

Období sledovaných 40 let bylo i časem rozvoje společnosti, osvěty a životní úrovně. Bylo vystavěno několik školních budov, datuje se vznik městského muzea, na samém sklonku 19. století konečně dostalo město nemocnici, sloužící nadále pro celý okres. Duch doby dokumentuje i vznik několika peněžních ústavů, z nichž si některé nechaly vystavět reprezentativní budovy. Rozvoj života spolkového dokumentuje např. výstavná sokolovna pod nádražím. Rozporuplně se však na životě města projevil vznik hned dvou vojenských posádek, sídlících v Pražských a Tábořských kasárnách, vystavěných taktéž v této době.

Přítomnost vojska zapůsobila na město nejvíce negativně po začátku první světové války v roce 1914. Tímto rokem také končí období sledované touto prací. Válečná léta posléze znamenala téměř úplné zastavení všech stavebních prací a utlumení společenského života, čímž se téměř (neštěstí jen dočasně) zastavil i veškerý pozitivní rozmach města.

⁶ Po sebevraždě svého bratrance Rudolfa (1899) a smrti svého otce (1896) se stal následníkem habsburského trůnu, čímž se prestiž Konopiště ještě zvýšila.

4. Železnice

První železniční trať vstoupila na naše území v roce 1839, kdy spojila Vídeň s Brnem. Nedlouho poté se plány železničních stavitelů obrátily směrem ke spojení hlavního města monarchie s Prahou, ty již jsou z jistého hlediska zajímavé i pro Benešov. Generální ředitelství státních drah původně totiž uvažovalo spojit Vídeň s Prahou na trase Gmünd, Třeboň, Tábor, Poříčí nad Sázavou, což by znamenalo velmi brzký průnik železnice i do Benešovského okresu. Tyto plány však vyšly vniveč, když generální ředitelství po důkladném rozboru v roce 1842⁷ tuto možnost zavrhllo.⁸ Trvalo poté ještě dlouhých 21 let, než se otázka železnice z jihu Čech na Prahu dostala opět na přetřes u interesovaných orgánů.

V roce 1863 došlo k jednáním mezi velkostatkáři, živnostníky, průmyslníky ad. z oblastí, kterými bylo plánováno dráhu vést. Ti se samozřejmě zasazovali o to, aby dráha vedla oblastmi jejich zájmu, neboť na ní do budoucna stál a padal veškerý úspěch jejich podnikání (z Benešova to byli politik Karel baron Villani a advokát Josef Sheiner). Tito se v prosinci tohoto roku dohodli sepsat petici s "nutnou prosbou" o výstavbu železné dráhy.⁹ O vybudování železnice Gmünd-Praha projevila největší zájem Společnost severní dráhy císaře Ferdinanda, která ve stejném roce dostala předběžné povolení stavět. Zájem však projevila i Společnost státní dráhy, čehož využil stát k tomu, že na vybudování této dráhy dal podmínku ve stavbě dalších přípojných tratí, která však oba zájemce odradila. Až v roce 1864 se kolem

⁷ Trať do Prahy byla nakonec v roce 1845 vybudována přes Olomouc a Pardubice.

⁸ Schreier, Pavel, Zrození železnic v Čechách, na Moravě a ve Slezsku, Praha, 2004, s. 180.

⁹ Tywoniak, Jiří, Benešov a konopiště v minulosti, Benešov, 1992, s. 245.

Jana Adolfa, knížete ze Schwarzenberga, utvořila skupina zájemců, kteří následně založili společnost Císařsko-královské privilegované dráhy císaře Františka Josefa I. (německá zkratka KFJB), aby poté v srpnu 1865 obdrželi předkoncesi na stavbu tratě. Prusko-rakouská válka roku 1866 pozdržela přípravné práce a udělení definitivní koncese, ke kterému nakonec došlo v listopadu téhož roku. Na stavbu trati byli přizváni přední odborníci v oblasti: bratři Kleinové a Adalbert Lanna se synem.¹⁰

Výstavba od Vídně směrem ku Praze v dalších letech velmi rychle postupovala. V Benešově došlo v roce 1867 ke schválení stavby železné dráhy městskou radou, přičemž byla schválena i trasa budoucí železnice a místo stavby nádražní budovy. Následně se rozeběhlo vyvlastňování pozemků v prostoru budoucí dráhy. Musela být také (v roce 1870) částečně přeložena silnice na Prahu.¹¹ Jednokolejná trať byla v podstatě dobudována, včetně budovy nádraží a provozních objektů, na jaře roku 1871. Dne 3. září byl slavnostně otevřen její úsek z Gmündu až do Čerčan-Pišel.¹² Po dostavění dřevěného mostu přes Sázavu v Čerčanech (v roce 1882 nahrazen železným) byl 14. prosince 1871 dokončen celý úsek trati až do Prahy. Dráha zůstala v rukou úspěšné KFJB až do roku 1884, kdy byla společnost zestátněna a veškerý její majetek přešel do rukou státu.¹³

Železnice byla pro obyvatele Benešova i pro jejich život něčím naprosto novým, avšak do města přinesla nejen užitek, ale i nové komplikace, do té doby neznámé. Koleje obcházely město velkým obloukem mezi loukami téměř bez zástavby (viz obr. 3 v přílohách) a vedly tudíž oblastí, kde obyvatelé města pásli dobytek,

¹⁰ Schreier, Zrození železnic, s. 182.

¹¹ SOKA Benešov, AM, karton 172.

¹² Vlaky však končily - z kapacitních důvodů - jízdu v Benešově.

¹³ Schreier, Zrození železnic, s. 184.

popřípadě ho na pastvu hnali. Bylo nutné ohraničit celý pás kolejí zábranami proti vniknutí zvířat. Dále byly také upravovány přeložené cesty a zřizovány přejezdy se strážními domky. V roce 1884 byl navíc na konci Tábořské ulice vybudován železný most přes kolejiště. Obyvatelé města si na nový dopravní prostředek začali pomalu ale jistě zvykat.¹⁴ Plné využívání železnice obchodníky se projevilo velmi brzy. Již v roce 1888 došla na městskou radu série stížností na nedostatečnou kapacitu nádražních prostor - zvláště obchod s obilím vyžadoval výstavbu větší překládací rampy, problémem byl i malý počet železničních dělníků na nádraží pracujících. Nedostatky ale byly shledávány nejen v obchodní sféře, ale i v komfortu cestování - chyběly dostatečné prostory na odbavení cestujících apod.¹⁵

Roku 1889 byla odsouhlasena příprava projektu celkového rozšíření železniční stanice, na kterém se pracovalo v následujících letech. Do roku 1897 byly vyvlastněny potřebné pozemky, na nichž postupně vyrostla nová velká odbavovací budova s čekárnou, výdejnou jízdenek a dalšími prostory (vedle starší budovy, 1896-1897, viz obr. 2 v přílohách), nová výtopna s vodárnou (za kolejištěm, 1895-1896) a nové skladiště s překládací rampou (vedle nádražních budov, 1896).¹⁶ Upravovány byly i některé další prostory kolem trati.¹⁷ Mezi oběma budovami si později vystavěl František Ferdinand d'Este luxusní čekárnu s hodnotnou výzdobou fasád i interiérů.

Rozšiřování nádraží nesouviselo jen s většími odbavovacími a

¹⁴ V roce 1887 ale např. dostal Okresní úřad v Benešově stížnost, že posun nákladních vlaků na nádraží ruší noční klid. Podobné stížnosti však byly spíše výjimkou. SOKA Benešov, OÚ, karton 136, složka 49/588.

¹⁵ SOKA Benešov, AM, karton 172.

¹⁶ Tamtéž.

¹⁷ Šlo zejména o rozšíření, úpravu a zabezpečení přejezdů v Zámecké, Pražské a Nové Pražské ulici. Tamtéž.

obchodními nároky, ale i s iniciativou města změnit Benešovské nádraží na důležitou uzlovou stanici. Na konci 80. let vypracovala městská rada v čele s aktivním starostou Vladimírem Haeringem projekt na výstavbu lokálních tratí, které by oblast Benešovského okresu a zvláště města samotného spojily s okolními okresními městy. V souvislosti s touto aktivitou byla vytištěna série listů (viz obr. 1 v přílohách), ve kterých byly zvažovány důvody, proč by zrovna přes Benešov měly tyto tratě vést a také bylo nastíněno trasování budoucích tratí¹⁸. Po roce 1889 bylo zahájeno jednání o trati, která by Benešov spojila přes Posázaví s městem Kolín, v roce 1890 padlo rozhodnutí stavět lokální trať do nedaleké Vlašimi s možností prodloužení dále na východ a konečně v roce 1891 plán tratě přes Neveklov a Sedlčany až do Březnice na Příbramsku. Ze smělých plánů však v následujících letech z různých důvodů sešlo¹⁹. Trať na Kolín přes Rataje nad Sázavou byla nakonec roku 1903 do hlavní tratě na Prahu zaústěna v nedalekých Čerčanech²⁰ a trať na Sedlčany začínala pro změnu v Olbramovicích jižně od Benešova. Jedinou tratí, kterou se nakonec podařilo postavit, byla lokální dráha do Vlašimi, kterou po získání koncese v roce 1894 vystavěla Společnost místní dráhy Benešov - Vlašim. Stavbu tratě provázely opakované problémy s dělníky, ale i přesto na ní mohl být 15. prosince roku 1895 úspěšně zahájen veřejný provoz.²¹ V roce 1904

¹⁸ Haering argumentoval významem města pro jeho oblast, přítomností okresních institucí, vojenské posádky, i potřebou rozvoje průmyslu. V trasování drah mimo město viděl nebezpečí v jeho případném úpadku. SOKA Benešov, AM, karton 172, zápis MR z 18.9.1895.

¹⁹ Vedle zásadnějších příčin, jako bylo vhodnější trasování tratí údolím Sázavy ad., šlo i o malicherné spory mezi majiteli pozemků, místními zastupitelstvími apod. SOKA Benešov, AM, karton 172.

²⁰ Právě nedaleké Čerčany přebraly místo Benešova roli regionální železniční křižovatky, od roku 1900 sem navíc byla zaústěna i dráha z Prahy přes Vrané nad Vltavou.

²¹ Roku 1897 byla trať prodloužena do Dolních Kralovic.

začalo město uvažovat na této trati o výstavbě zastávky "Benešov - město" nedaleko Černého lesa, ale z této iniciativy nakonec sešlo.

Kvůli stále rostoucím nárokům na provoz na hlavní trati došlo v roce 1902 k rozhodnutí rozšířit trať o druhou kolej v úseku Benešov - Praha. Pochůzková komise zástupců města a státní dráhy vypracovala ve stejném roce protokol, ve kterém zachytila veškeré stavební úpravy a změny, které bude potřeba s výstavbou druhé koleje v katastru města Benešova vypracovat.²² Po vyvlastnění potřebných pozemků pro stavbu byla během roku 1903 druhá kolej položena. Její stavba se následně stala původcem sporu mezi městem a ředitelstvím státní dráhy, které slíbilo po výstavbě upravit cesty kolem dráhy do původního stavu, k čemuž však nedošlo.²³ V souvislosti se stavbou druhé koleje a rozšiřováním pražského zhlaví stanice se také výrazně změnily komunikační podmínky v okolí nádraží, kdy byl starý přejezd ze Zámecké ulice ke Konopišti nahrazen komplikovanou serpentinou a nadjezdem nad železnicí. Plány zdvojení trati dále na jih přerušila první světová válka. Po politických změnách, které přinesla, a částečně i z ekonomických důvodů, bylo nakonec v roce 1919 od zdvojkolejnění zbylé části tratě upuštěno.²⁴

Příchod železnice do města způsobil, že se Benešov i nadále udržel jako hlavní centrum jeho spádové oblasti. Zároveň byl díky ní nastartován i rozvoj města v dalších letech. Přestože valnou většinu oblastí Benešovska a Podblanicka zasáhl ke konci 19.

²² Šlo zejména o rozšíření několika propustků, přejezdů a přeložení některých cest. Tamtéž.

²³ Ačkoliv stavitel deklaroval úpravu těchto cest, vykazovaly po deštích neuspokojivou kvalitu povrchu. Spor se táhl až do roku 1906 kdy byly silnice po opakovaných urgencích konečně dostatečně upraveny. Tamtéž.

²⁴ Nové politické špičky neviděly důvod, proč budovat dvojkolejnou trať zrovna směrem na Vídeň, takže část již položených kolejí byla snesena a využita jinde.

století depopulizační proces, kdy se mnoho obyvatel stěhovalo za lepším do větších měst, samotné okresní město tento trend - právě hlavně díky železnici - nepostihl, právě naopak. Po roce 1871 počet obyvatel města již jen stoupal. Železnice však nezajistila Benešovu jen populační přírůstek, ale ruku v ruce s ním i rozvoj tradičního obchodu, ale částečně také průmyslu, který do této doby ve městě tolik chyběl.

5. Stavební vývoj

5.1 Obecný úvod

Zástavbu Benešova na počátku 70. let 19. století tvořilo stále jen samotné jádro města (Velké a Malé náměstí, okružní ulička přerušená kolejní zahradou a Karlovské návrší), 4 tranzitní ulice vybíhající z náměstí (Zámecká, Tábořská, Vlašimská a Pražská), postupně obestavovaná Nová Pražská silnice a několik budov, stojících samostatně okolo města (mlýny, pohodnice, pazderna apod.). Většina benešovských domů byla stále přízemních, jednoposchodové budovy stály jen v samotném centru města a na přiléhajících hlavních ulicích. Pár domů na Velkém náměstí bylo v této době obohaceno o druhé patro. Uliční zástavba se postupně zahušťovala, dostavovaly se i různé přístavby ve dvorech, z nichž některé posléze vytvořily samostatná čísla popisná. Nádvorní trakty domů se začaly pomalu ale jistě měnit v uliční řady, které tak vytyčily nové ulice, rozvoji města napomohlo i vysušení mnohých rybníků v jeho okolí v roce 1871 a zkanalizování některých potoků.

Je zajímavé, že ještě v této době²⁵ byl půdorys Benešova téměř totožný s půdorysem města zachyceným na mapě stabilního katastru z roku 1840. Obrázek si můžeme udělat i o přírůstku budov. V polovině 19. století byly všechny domy v katastru Benešova nově přečíslovány. Čp. 1 dostal kostel sv. Anny na náměstí, číslování dále pokračovalo po domovních uličních řadách vždy až k poslednímu souvisle stojícímu domu ulice²⁶. Poslední čp. získala stavení kolem

²⁵ Dle stavu zachyceného na III. vojenském mapování z let 1877-1880.

²⁶ Číslování postupovalo od kostela sv. Anny k Tábořské ulici, na jejímž konci se vracelo zpět k Malému náměstí, byla očíslována jeho východní strana a pokračovalo se do ulice Vlašimské. Zde se zahrulo do ulice Na Bezděkově a po jejím očíslování se pokračovalo

města.²⁷ Tehdy měl Benešov v celkovém součtu 240 popisných čísel. Do roku 1871 se tento stav zvýšil o cca 60 nových domů, z nichž lze jmenovat např. Flusárnu čp. 247 za městem či Koželužnu čp. 266 v Mračské ulici, dostavovány byly některé ulice (Nová Pražská, Školní, Vlašimská ad.). Pokud bychom měli za začátek období sledovaného touto prací považovat výstavbu železnice, obdržela nádražní budova čp. 300.²⁸ Stavba železnice se stala v Benešově nejen jedním z pohonů rozvoje městské zástavby, ale později i jedním ze zásadních urbanistických momentů v plánu města.

Během necelých 40 let, které sleduje tato práce, přibýlo v Benešově více než 200 nových čísel popisných. Jenom v letech 1907 - 1912 bylo ve městě postaveno 47 zcela nových domů.²⁹ Kromě běžné výstavby město obohatila velká řada budov vysoké architektonické hodnoty, jejichž stavbu většinou podnítil rozvoj průmyslu, obchodu, ale i společenského rozvoje a prestiže. Nárůst počtu obyvatel si vynutil i stavbu budov určených k bydlení - v této době vyrostlo v Benešově velké množství kvalitních obytných celků i jednotlivých budov. Na výstavbě většiny domů se podíleli zkušení benešovští stavitelé a architekti, z nichž lze jmenovat Marcela Dusila, Jana, Jaroslava a Václava Škoulovy, ale i další - jejich jména budou u příslušných staveb zmíněna. Tvář města se podstatně

Vlašimskou až na kraj města. Zpět šlo číslování v rovné linii Vlašimskou ulicí přes severní stranu Malého náměstí až k nároží ulice Na Karlově s Velkým náměstím. Poté byla očíslována Karlovská ulice a pokračovalo se zpět, přes severovýchodní kout Velkého náměstí do Pražské ulice. Po ní byla číslována západní strana Velkého náměstí a Zámecká ulice s odbočkou do uličky Na Blátě. Úplně nakonec byl očíslován dokola blok uprostřed obou náměstí. Pinkas, nevydáno.

²⁷ Šlo o dva zmiňované mlýny, pazdernu, pohodnici a budovu hostince Na Nové. Tamtéž.

²⁸ Zde je na místě doplnit, že společně s nádražím byly vystavěny i strážní domky kolem trati čp. 298, 299 a 301-304.

²⁹ SOKA Benešov, AM, Pamětní kniha města Benešov 1907 - 1936, s.23-24, 28, 35, 46-47, 57 a 62-63.

změnila - přízemní zástavbu na mnoha místech postupně nahradily patrové domy, v centru města dokonce dvoupatrové, mnoho nových ulic bylo vyprojektováno jako komplexní stavební díla. Fasády mnoha nových budov byly umělecky ztvárněny dle uměleckých stylů jako novorenesance, novobaroku, či v Benešově velmi oblíbené secese. Prvky těchto stylů doplnily i fasády některých starších domů. Rozšířil se - zakládáním nových ulic a stavebních parcel - celkový intravilán města, mnoho ulic obohatila zeleň.

5.2 Stavební vývoj města

Benešovská náměstí byla ve druhé polovině 19. století již převážně obestavěna jednopatrovými domy. Výjimkou byl dvoupatrový dům čp. 230 a několik domů přízemních. Během 80. a 90. let 19. století se však situace začala měnit. V 80. letech získaly i poslední domy na západní straně náměstí první patro, dostavovalo se i v nádvorních traktech. Velkoměstský ráz začaly získávat v letech 90. domy na východní straně náměstí ve vnitrobloku, oddělujícím ho od náměstí Malého (viz přílohy, obr. 9). Roku 1894 vystavěl votický stavitel Emanuel Vrzal na rohu s Řeznickou uličkou dům čp. 228 s novobarokní fasádou a arkýřovou věžičkou, při stavbě byla zbořena část chlebných krámků tam stojících. Ve stejném stylu vystavěl roku 1896 benešovský stavitel Marcel Dusil i domy čp. 231 a 232 v severní části zmiňovaného vnitrobloku, které zasahovaly až na Malé náměstí. O rok později vystavěl stejný stavitel, avšak ve stylu novorenesančním dům čp. 227 na Malém náměstí. Šlo o velmi kvalitní stavbu s fasádou členěnou sdruženými okny, lunetovou římsou a hlavně velkou atikou. Novorenesanční byla i novostavba dvoupatrového domu čp. 77 na rohu ulice Na Karlově postavená již roku 1895.³⁰ Marcel Dusil pravděpodobně vystavěl i rozsáhlý komplex hotelu a pošty na rohu Velkého náměstí a Zámecké ulice.³¹ V letech 1898-1902 zde na místě starších domů čp. 162, 163 a 164 (viz obr. 5 v přílohách) vyrostla mohutná budova v novobarokní fasádě, gradovaná nárožní kopulí (viz přílohy, obr. 6 a 7). Věžička nad traktem v Zámecké ulici tvarově reagovala na věž kostela sv. Anny naproti přes ulici.³² Roku 1898 byla také

³⁰ Procházková, Benešov, obrazová příloha.

³¹ Dusil je podepsán na stavebních plánech. SOKA Benešov, AM, karton 159, Marcel Dusil, půdorysný plán budovy.

³² Ač zde pošta sídlila jen do roku 1910, pojmenování "Na Poště" mu zůstalo do dnešních dnů.

novorenesančně přestavěna a o patro zvýšena budova bývalé radnice (viz obr. 8 v přílohách. Do začátku 20. století byly v novobarokním stylu vybudovány i další domy, např. čp 33 a 234 na Malém náměstí či čp. 47 na rohu stejného náměstí s Vlašimskou ulicí. Nové století přineslo do města i nový sloh - secesi. Oblíbený Marcel Dusil navrhl roku 1904 moderní honosnou fasádu domu čp. 74 na Malém náměstí (viz přílohy, obr. 10), který si nechalo společně vystavět Okresní zastupitelstvo (dále jen OZ) a Okresní hospodářská záložna. Neméně kvalitní stavbou se stal dům čp. 41 na stejném náměstí, který si nechal postavit benešovský advokát František Veselý. Do roku 1914 přestavbou prošlo ještě několik dalších domů např. čp. 225 - hotel Nigrin), jejichž kvality však výše psaných již nedosahovaly. Na počátku první světové války byla obě náměstí obestavěna jedno až dvoupatrovými domy, přízemních zůstalo již jen pár. Centrum města tak získalo městský ráz, který však plynule reagoval na předchozí stavební vývoj.

Naopak výrazně maloměstský ráz si i v druhé polovině 19. století zachovávalo návrší na Karlově. Kromě několika drobnějších přestaveb zde byla po roce 1871 vystavěna jediná větší novostavba, budova měšťanské chlapecké školy z roku 1888 o 16 let později zvýšená o druhé patro (viz. obr. 11 v přílohách). Šlo o mohutnou novorenesanční stavbu v těsné blízkosti minoritské zříceniny. Maloměstskými řadovými domy bez větších architektonických kvalit byla do konce 19. století již obestavěna i Školní ulička (viz obr. 19 v přílohách), stoupající z Vlašimské ulice do ulice Na Karlově. Pod hřbitovem okolo kostela sv. Mikuláše vznikl roku 1883 Nový židovský hřbitov, jehož řešení, ohradní zeď a malý pohřební dům projektoval Jan Škoula (viz obr. 12 v přílohách). Roku 1913 bylo rozhodnuto vybudovat i nový hřbitov křesťanský. Přestože bylo

původně uvažováno umístit jej někam za město, byl nakonec vybudován pod starým hřbitovem - vedle židovského.³³ Práce tentokrát řídil Škoula Jaroslav. Karlov s přilehlými oblastmi si - i přes polohu v samém centru města - maloměstský ráz zachoval.

Hlavní tepnou města se po roce 1871 stala Zámecká ulice, směřující od náměstí ke Konopišti. Na jejím konci - poměrně daleko od centra města - byla v tomto roce vystavěna výše zmiňovaná budova nádraží.³⁴ Ulici na počátku 70. let ještě tvořily střídající se patrové a přízemní domky. Do roku 1914 se však její charakter změnil, ulice byla obohacena několika hodnotnými stavbami, mnohé domy byly zvýšeny, případně opatřeny hodnotnějšími fasádami (viz přílohy, obr. 13 a 14). Na konci 70. let byly zbořeny dva malé domky pod Piaristickou kolejí, prostranství bylo upraveno a opatřeno ohradní zdí.³⁵ V roce 1907 byla u její jižní části vystavěna novorenesanční hasičská kolna. V ulici samotné získal poměrně velký počet domů novobarošní fasádu. Naopak fasádu novorenesanční získaly např. domy čp. 176 a 189, jež stavěl stavitel Rudolf Koukola. Benešovský stavitel Jaroslav Škoula vystavěl roku 1903 ve stejném slohu kousek pod nádražím budovu sokolovny (viz přílohy, obr. 15). Šlo o velmi kvalitní práci, stavba byla opatřena renesančními atikovými štíty, fasáda byla bohatě zdobena štukem a zejména sgrafity. Naproti sokolovně stála v samostatné zahradě od roku 1896 strohá budova ředitelství arcivévodských statků, po roce 1912 sídlo okresního hejtmanství (obr. 16 v přílohách). Secesní styl zastupoval v Zámecké ulici dům

³³ Především ze zdravotních důvodů byl hřbitov původně plánován kdesi u Baby či Mariánovic. SOKA Benešov, fond Ladislava Trmala, Kronika 1909-1913 tzv. Trmalova kronika, s. 221.

³⁴ Benešovské nádraží je velmi hodnotná novorenesanční stavba s členěnou fasádou, okny s ostěním apod. Dnes je budova chráněna jako státní kulturní památka.

³⁵ Procházková, Benešov, s. 28.

čp. 187 postavený nikým jiným, než Marcelem Dusilem. Honosně zdobený dům patřil železáři Suchánkovi.³⁶ Roku 1909 byl na východní straně ulice zbořen dům čp. 212, který padl za oběť nově ústící Gymnasiální ulici, tímto zásahem byly odkryty nearchitektonické fasády sousedních domů, které však nebyly téměř nijak upraveny. I přes fakt, že Zámecká ulice již funkci hlavní městské třídy nikdy neztratila, udržela si velká část její zástavby i po roce 1910 ještě stále silně maloměstský ráz, charakterizovaný přízemními domky s obyčejnými "neslohovými" fasádami.

Velká část zástavby Pražské ulice vznikla po roce 1854, kdy 21 domů podlehl požáru.³⁷ I po roce 1871 se však ve valné většině jednalo o maloměstská přízemní stavení. Jednopatrových domů bylo jen pár, zejména při ústí ulice do náměstí. V roce 1882 vystavělo město na místě Heiderovského obecního dvora a domu čp. 147 budovu školy, ta však byla posléze předána do užívání armádě. Jednalo se o dvoupatrovou novorenesanční budovu (viz přílohy, obr. 18). Po roce 1885 byl v sousedství synagogy ve východní části ulice firmou Vrzal-Stránský novobarokně přestavěn dům čp. 151.³⁸ V roce 1891 vyrostl v zahradě domu čp. 148 novobarokní dům čp. 380 - na rohu s uličkou Na Blátě (viz obr. 17 v přílohách). Podobný dům vyrostl o rok později i na protějším nároží u špitálu - šlo o čp. 108, stavitelem byl Marcel Dusil. Na samém západním konci ulice pod železniční tratí byla vystavěna v roce 1903 budova hospodářské školy. Novorenesanční budova nahradila zbořenou usedlost čp. 131. Stavba byla ozdobena štuky a třemi atikovými štíty. Dílčími úpravami a přestavbami prošlo i několik dalších domů v ulici,

³⁶ Stejný stavitel přestavěl tento dům ve 30. letech ve funkcionalistickém stylu.

³⁷ Procházková, Benešov, 29.

³⁸ SOKA Benešov, AM, karton 158, plány firmy Vrzal-Stránský z 2.4.1885.

nejvýstavnějším domem však i nadále zůstával novogotický hostinec U černého koně čp. 111 patřící zednickému mistru Janu Škoulovi, který pravděpodobně vytvořil i jeho bohatě zdobenou fasádu. Ostatní domy v ulici si víceméně udržely maloměstský ráz až do doby první republiky. Stejný ráz si uchovala i ulička Na Blátě, spojující Pražskou ulici s ulicí Zámeckou. Zástavba v donedávna jen velmi řídce zastavěné uličce, tvořená zpravidla stodolami domů na Velkém náměstí, se začala pomalu zahušťovat. Do prvního desetiletí 20. století zde vyrostla řada menších domků, výraznější stavby však jen u ústí do obou větších ulic (čp. 173 na nároží se Zámeckou či 430 blíže ulici Pražské).

Nová Pražská ulice byla po celou první polovinu 19. století stále ještě pouhou úvozovou cestou, kterou lemovaly zahrady a protékal jí potok k Bedrči. V ulici stálo jen málo domů - u ústí Pražské ulice, několik stodol a dále od města Urbanidesův statek. V 70. letech však začala být ulice postupně obestavována. Zástavbu tvořily řadové přízemní, později i částečně patrové domky bez větších architektonických kvalit, pro Benešov tolik charakteristické. Po roce 1870 byl zbořen i zmiňovaný Urbanidesův statek a nahrazen rozlehlou budovou hostince Na Nové. Severně od hostince Na Nové, v místě, kde Nová Pražská ulice zahýbala ostře doleva, byla vytýčena Mračská ulice. Blok, který obě ulice svíraly, začal být od konce 70. let postupně zastavován podobnými řadovými domky. V místech, kde Mračská ulice podcházela železniční trať, stávala dříve studánka na Boží vodě. S výstavbou železnice byla přesunuta o několik desítek metrů západněji a byla nad ní vystavěna kaplička s výklenkem. Řada domů později vyrostla i v tenkrát nepojmenované ulici (na Bedrčské cestě) vedoucí pod vrchem Karlov. Zástavbu této ulice doplňovalo již jen pár stavení (cihelny, bývalá pazderna, štěpničky ovocných stromků apod.).

Souvislá zástavba Vlašimské ulice až do konce 19. století končila přibližně u tehdejšího hostince Na Koruně - honosné stavby s barokní fasádou (viz obr. 21 v přílohách). Ulici tvořily víceméně přízemní řadové domky, patrové domy se nacházely jen v samém ústí ulice na Malé náměstí a na křižovatce se Školní uličkou. Stejný charakter měla v té době i ulička Na Bezděkově. Její západní stranu navíc tvořily téměř jen stodoly v zadních traktech domů na Malém náměstí. Na její východní straně byl v 70. letech vystavěn, v místě někdejší řeznické porážky, rozsáhlý areál Gabrielova parního mlýna čp. 25, později sloužící jako skladiště. Kolem přelomu století se město začalo rozvíjet i východním směrem. Ulice Vlašimská byla postupně obestavěna téměř až k Podměstskému mlýnu. Většina přízemních domků si udržela stejný charakter jako ostatní stávající zástavba (obr. 20 v přílohách). Výrazně nad ostatní vynikal jen dům s výraznou secesní fasádou a štítem s klasickým kulatým oknem čp. 508 stavěný Jaroslavem Škoulou. Flusárna za Benešovským potokem byla roku 1881 přeměněna na okresní chudobinec, za ní směrem na Vlašim bylo k již stávající řadě domků přistavěno několik dalších, včetně domu čp. 381, kde se nově vybíralo mýto.³⁹ Blíže městu byla roku 1887 postavena nová budova jatek a koňské porážky. Mlýnská cesta, vybíhající jižně z Vlašimské ulice pod hostincem Na Koruně se na počátku 20. století začal měnit na regulérní městskou ulici. I několik domků v této ulici vystavěl benešovský stavitel Jaroslav Škoula. V roce 1912 byla v souvislosti s jejich stavbou zbořena kaplička sv. Jana Nepomuckého.⁴⁰ Ještě blíže k vnitřnímu městu začala postupně - na samém sklonku sledovaného období - vznikat rovnoběžně s Mlýnskou cestou další nová ulice. Většina tam vzniklých domů dostala lehce

³⁹ SOKA Benešov, OÚ, karton 145, složka 49/94.

⁴⁰ Procházková, Benešov, s. 33.

zdobné fasády s prvky některých stavebních slohů. Na jihu obě ulice ústily do ulice Vodárenské. Ta vznikala postupně po roce 1906, kdy na jejím konci vybudoval Jaroslav Škoula budovy benešovské vodárny. Ulice byla do první světové války obestavěna řadou obyčejných přízemních domků, avšak na její severovýchodní straně postavil stavitel vodárny řadu domků s velmi zdobnými secesními fasádami a štíty (čp. 488, 489, 493 a 520, viz obr. 22 v přílohách). Naproti nim, v místě, kde se od Vodárenské ulice odpojovala cesta k Černému lesu, byl již dříve postaven rozlehlý dům čp. 482 ve stejném stylu, opatřený pěticí velkých štítů. Za ním byla opět postupně budována řada přízemních domků. Ve stejné ulici si nechala postavit secesní rodinou vilu čp. 481 Anna Škoulová. V roce 1912 byla dále k Černému lesu postavena vila čp. 495 pokladníka městské spořitelny J. Váni v novém modernistickém stylu. Stavitel Otakar Novotný, benešovský rodák, zde vytvořil jedno z nejvýznamnějších děl benešovské architektury. Na východní straně města tak začala vznikat před první světovou válkou souvislá uliční síť střídající řadovou a vilovou výstavbu, na níž bylo plynule navázáno i po válce.

Táborská ulice byla až do druhé poloviny 19. století obestavěna - stejně jako ostatní benešovské tranzitní ulice - pouze přízemními a patrovými domky. Souvislá zástavba končila ještě před místem, kde v roce 1872 vyrostly budovy tržnice na plodiny a akciové sladovny čp. 306 (v roce 1887 přeměněné na pivovar, lihovar a bednárnou, viz přílohy, obr. 24).⁴¹ Naproti pivovaru byly na přelomu 19. a 20. století postupně vystavěny dvoupatrové pseudobarokní domy čp. 412, 461 a jednopatrový čp. 350. Již v roce 1884 byla jihozápadně pod pivovarem postavena dlouhá strohá budova kasáren 102. pěšího pluku, jejíž areál

⁴¹ Tamtéž, s. 30.

postupně zabral veškerý prostor mezi městem a železniční tratí (viz přílohy, obr. 29). Druhou stranu ulice zabíraly až do počátku následujícího století skladiště stavebních hmot a jiného materiálu Marcela Dusila a Jaroslava Škouly. Charakter ulice ve vnitřním městě se zásadněji, přes některé dílčí přestavby a dostavby v druhé polovině 19. století začal měnit až na počátku století 20. Roku 1910 byla na rohu se slepou Klášterní ulicí postavena pro poštovní úřad velká jednopatrová novobarokní budova čp. 478 (viz obr. 25 v přílohách). Výše nad ní byl roku 1911 v zahradě domu čp. 7 vystavěn ve stejném stylu patrový dům čp. 491 pro MUDr. Domanského s členitou fasádou a arkýřem. Novobarokní přestavbou prošel i restaurant U Bílého koníčka čp. 9, avšak většina ostatních domů si zde i nadále uchovávala starobylý vzhled. Na počátku 20. století se začala rozvíjet i zástavba na ploše severozápadně od pivovaru a kasáren. Kolem roku 1900 zde vyrostly domy čp. 404, 442 a 458. Na cestě vedoucí od kasáren směrem k Zámecké ulici byl roku vystavěn dvoupatrový dům čp. 464 se secesními prvky. V jeho těsné blízkosti byla roku 1907 dostavěna velká budova gymnasia podle projektu architekta Karla Doudy (viz obr. 28 v přílohách). Budovu čp. 470 v novorenesančním slohu s několika atikovými štíty doplnil velký park, který se stal základní urbanistickou osou nové Gymnasiální ulice, která byla do Zámecké definitivně prolomena v roce 1909 (viz obr. 27 v přílohách). Nedaleko od gymnasia byl roku 1908 vybudován rohový patrový dům čp. 471, od kterého směřovala, kolem již dříve stojících domů čp. 418 a 444, vznikající Žižkova ulice. Západně od něj postupně vyrostly secesní patrové a dvoupatrové domky čp. 474, 475, 477 a 480.⁴² Ulice ústila západně v ulici Nádražní u

⁴² SOKA Benešov, AM, Pamětní kniha města Benešov 1907 – 1936. str. 35.

železničního skladiště. Nádražní ulice vznikla plynule s výstavbou nádražní budovy po roce 1871, avšak dlouho byla jen nezastavěnou cestou. Jedinou zde stojící budovou byl patrový hostinec u Strejčků čp. 307 hned naproti nádraží. Nedaleko odtud - v blízkosti budovy arcivévodských státních statků - byl v roce 1905 vystavěn mohutný dvoupatrový činžovní dům velkoměstského stylu čp. 454 s bohatě zdobenou fasádou, balkony apod. (viz přílohy, obr. 26). Prostor mezi nádražím, Tábořskou a Zámeckou ulicí byl postupně zastavován i po první světové válce, kdy výstavba plynule navázala na koncepci, zahájenou na přelomu 19. a 20. století.

Prostory za obloukem železniční tratě směrem ke Konopišti zůstávaly dlouhou dobu takřka nezastavěné. Mezi lukami, poli a lesy se nacházelo jen několik mysliven, statků a menších průmyslových provozů (např. mydlárna). Po roce 1896 ojedinělé objekty rozšířil oblíbený restaurant čp. 403 zřízený Františkem Ferdinandem d'Este.⁴³ Od konce 19. století až do doby první světové války však začalo docházet k postupnému hustšímu zastavování a využití prostoru. Roku 1898 byly nedaleko míst, kde trať překračovala Pražská silnice, vystavěny první 4 novorenesanční pavilony okresní nemocnice (viz obr. 30 v přílohách). Roku 1910 byl areál rozšířen o tuberkulózní pavilon. V prostoru pod nemocnicí, směrem k železniční trati, vzniklo roku 1903 tržiště koní a dobytka s obecní kanceláří čp. 441 (viz přílohy, obr. 34). Roku 1904 bylo tržiště doplněno obchodním stánkem řeznické fy. Karla Srby dle projektu Marcela Dusila.⁴⁴ Mezi tržištěm a nemocnicí byla roku 1913 postavena budova městské elektrárny čp. 526. Na jih od Pražské silnice, směrem k nádraží státní dráhy, vyrostla roku 1893 mohutná čtyřpatrová budova čp. 382. Firma Havelka a Miškovský

⁴³ Procházková, Benešov, 31.

⁴⁴ SOKA Benešov, AM, karton 160, plány Marcela Dusila z 16.3.1904.

zde zřídila sušárnu na čekanku a řepu, budova měla na svou dobu moderní vybavení včetně dopravního výtahu. (viz přílohy, obr. 31 a 32)⁴⁵ V okolí tohoto objektu byl založen prazákld pozdějších rozlehlých vilových čtvrtí. V jeho bezprostřední blízkosti vyrostla roku 1894 vila čp. 385 s hrázděným patrem a secesními prvky fasády. Jižněji od ní byla ve stejném roce postavena také vila čp. 386 "Katuška" v novobarokním slohu s výraznou nárožní věžicí (viz obr. 33 v přílohách). V následujících letech se rozeběhla výstavba nových vil v oblasti dnešní ulice Ke Stadionu (např. čp. 445, 465 či 486), jejichž fasády částečně zdobily prvky různých stylů. Dále byla postavena i vila čp. 435, kterou vlastnil majitel nedaleké cihelny čp. 335. Druhou oblastí vilové výstavby se stal prostor kolem někdejší mydlárny. Již v roce 1907 zde byl postaven první obytný dům. Po roce 1912 zde družstvo Svěpomoc, prosperující až do první světové války, vystavělo celou novou ulici (dnešní Šimova) vilek a obytných domů.⁴⁶ Několik málo nových domků bylo postaveno i v Tábořské ulici za mostem přes železniční trať, avšak ty byly již mnohem skromnějšího charakteru. Na předválečnou výstavbu v celém prostoru za železniční tratí navázala podobná stavební činnost i po první světové válce, která stavebně zdejší čtvrti dotvořila.

Benešov se během přelomu 19. a 20. století změnil z nevýrazného maloměsta s převážně nezajímavou a strohou zástavbou v poměrně kompaktní městský celek. Ten byl navíc podpořen řadou nových kvalitních staveb (a přestaveb), na nichž se v široké míře uplatnily i soudobé architektonické styly, jež mu – zejména v centrální partii – konečně dodaly výrazně městský výraz. Na

⁴⁵ Po roce 1907 v budově zřídili sourozenci Blochovi továrnu na vatové příkrývky a po požáru roku 1911 budovu vydražilo Hospodářské družstvo v Benešově. Procházková, Benešov, s. 34.

⁴⁶ Tamtéž, s. 33.

souvislou uliční zástavbu navázalo okolo města mnoho nově zakládaných vilových čtvrtí plných zeleně, které výrazným způsobem přispívaly k zdravému životu ve městě. Celek byl doplněn několika solitéry veřejných a průmyslových budov, které kolorit rozvíjejícího se města jen podporovaly. Positivní rozvoj v tomto období přerušila až první světová válka, avšak po ní - v době první republiky - na něj bylo plynule navázáno.

6. Městská infrastruktura

6.1 Kanalizace a úprava ulic

Odvádění veškerého odpadu, vyprodukovaného lidmi či podniky ve městě, se až do druhé poloviny 19. století muselo obejít bez kanalizačního systému. Odpad, který nebyl z města odnesen popř. odvezen, byl vyléván zpravidla přímo na ulici, respektive na místa, odkud mohl lehce stéci žumpovými strouhami k nějakému vodnímu zdroji, který ho odplavil pryč. Ještě v polovině 19. století obklopoval město systém potoků a rybníčků. Od louže pod Piaristickou kolejí zvané Haltěřovské odtékal potůček přes Zámeckou ulici dále příznačně pojmenovanou uličkou Na Blátě kolem Špitálu podél Nové Pražské ulice až k prostoru hostince Na Nové, kde se stácel k východu a za městem vtékal do Bedrčského rybníka na Benešovském potoce. Tato strouha tím obtékala takřka celé tehdejší město.⁴⁷ Na východní straně se terén za městem svažoval přímo k Benešovskému potoku, který byl hlavním odvaděčem splašků z města. Vzhledem k faktu, že Benešovští občané z louží či rybníčků kolem města brali užitkovou vodu (viz úvod kapitoly o vodovodu) docházelo často k nemocem ze znečištění vody. Splašky svedené do potoků navíc vytvářely značně nezdravé prostředí pro život, zvláště za prudkých dešťů, kdy byla špinavá voda vyplavována i přímo na ulice, nemluvě o veškerých důsledcích, které jakýkoliv déšť pro nedlážděné ulice měl. První kanalizační projekty ve městě ještě nesloužily k odvádění splašků a špíny z domů, ale k zavedení některých zmiňovaných potůčků pod zem. Již od 40. let 19. století byla zkanalizována strouha v prostoru u špitálu, kde jí překračovala Pražská ulice, podobně byl později pod zem sveden i úsek křížící ulici Zámeckou.

⁴⁷ Procházková, Benešov, s. 31.

Jak částečně vyplynulo i z výše psaných řádků, nebyly veškeré městské prostory až do druhé poloviny 19. století nijak upraveny. Velké náměstí - hlavní tržní prostor představoval svažující se travnatou plochu⁴⁸, ulice byly blátivé (jak bylo řečeno, některými přímo protékaly strouhy), plné špíny. Zvláště v zimních měsících byl pohyb po ulicích značně těžký až nebezpečný. Obec každoročně zakupovala množství šterku, kterým komunikace alespoň nějakým způsobem zpevňovala.⁴⁹ Ke zlepšení stavu začalo docházet až v sedmdesátých letech, částečně i v souvislosti s výstavbou prvních kanalizací, neboť odvod vody a splašků z ulice byl z technických důvodů spojen i s úpravou komunikace nad vystavěnou kanalizační stokou. Ještě před výstavbou kanalizace byly jako první roku 1872 vydlážděny hlavní prostory Velkého náměstí, kde se pohybovalo nejvíce lidí, další dláždění ulic probíhalo ruku v ruce s výstavbou kanalizace v dalších letech.

Již po roce 1862 rozhodla městská rada o postupném vybudování kanalizační sítě pod celým městem. Prvotně plánované kanály měly svádět vodu z centra do některého z nedaleko tekoucích potoků a jimi splašky odvádět z města. První kanály, budované v 70. a 80. letech byly ještě stavěny z kamene, klenba stok byla cihelná. Druhá vlna výstavby kanalizace po roce 1890 již probíhala v podobě cementovaných trub.⁵⁰ Na stavbu jednotlivých stok vypisovalo město dražební řízení, z nichž vybíralo vhodného stavitele.⁵¹

V letech 1878-1879 začalo budování kanálu z Velkého náměstí do Pražské ulice ke Špitálu, kde ústila do stoky tekoucí k

⁴⁸ Jen částečně vydlážděnou v blízkosti kostela sv. Anny.

⁴⁹ Podobným způsobem byly zpevňovány i silnice vedoucí z města. SOKA Benešov, AM, karton 136.

⁵⁰ SOKA Benešov, AM, kartony 137 a 138.

⁵¹ Většinu prací odváděli místní stavitelé jako Jan Škoula, Marcel Dusil ad. Tamtéž.

hostinci Na Nové (viz obr. 35 v přílohách).⁵² V roce 1880 byla podobná stoka zřízena i ze Školní uličky, ta odváděla splašky přes zahrady domů ve Vlašimské ulici k Benešovskému potoku (viz přílohy, obr. 36). V témže roce byla postavena i stoka v Tábořské ulici od domu čp. 13 k domu čp. 306 - ústila volně v lukách a splašky z ní odtékaly také do Benešovského potoka. Všechny tyto kanalizační stavby byly odevzdávány k užití i s - jak bylo výše předznamenáno - upravenými uličními prostory. Profil ulic byl změněn tak, aby voda a splašky odtékaly ke kanalizačním vpustem, na jejich stranách byly dlážděny chodníky svažující se od domů. V roce 1884 bylo také rozhodnuto nově řádně vydláždít prostor Velkého náměstí (viz obr. 40 v přílohách).⁵³ V následujících letech byla kanalizace dostavěna krátkými spojkami v ulicích Na Bezděkově a v Tábořské, dokončena byla i stoka ve zbývajících částech ulice Pražské (viz přílohy, obr. 37), nově byla stavěna i v Nové Pražské. V roce 1890 byl ještě vystavěn - jako poslední starým způsobem - kanál v ulici Na blátě, do kterého byl definitivně kompletně sveden tam tekoucí potok. Ve většině takto zkanalizovaných ulic byly také vydlážděny chodníky.

Roku 1892 byl nově stavěn kanál v Tábořské ulici - stará stavba byla vyzdvižena a nahrazena moderním systémem z cementovaných trubek (viz obr. 38 v přílohách). V následujících letech (až do r. 1901) podobné stoky nahradily či doplnily starší kanály v Pražské ulici (1893), Zámecké (1894)⁵⁴, Velkém náměstí a

⁵² V roce 1884 musela být výpust stoky za hostincem upravena, neboť po deštích byla okolní pole opakovaně zaplavována splašky. SOKA Benešov, AM, karton 137.

⁵³ Práce prováděla fa. Čenka Brzoráda z Prahy, kamen byl do Benešova dopravován vlaky a z nádraží k náměstí povozy. SOKA Benešov, AM, karton 136.

⁵⁴ Ze stavby tohoto kanálu se dochoval stavební deník fy, B. Bořkovce, ve kterém byl zaznamenán podrobný postup výstavby. SOKA Benešov, AM, karton 137, stavební deník fy. Bořkovec.

prostoru Pod Brankou (1896), v ulici na Bezděkově a Krátké uličce (1900) a v ulici Vlašimské (1901).⁵⁵ Stejně jako v předchozích případech byly ve všech odkanalizovaných ulicích budovány dlážděné chodníky podél domů (viz obr. 41 v přílohách), avšak ne všude byly dohotoveny. I přes tento značný pokrok zůstávala většina městských ulic (s výjimkou části Velkého náměstí) nedlážděná a i na počátku 20. století byly vozové cesty ve městě nejen po deštích značně blátivé. Obec se však starala nejen o úpravu ulic ve vlastním městě, ale i o silnice, které z něj vedly do všech směrů. K úpravě komunikací často docházelo až po stížnostech povozníků⁵⁶. Většina upravovaných cest byla následně sypána šterkem nebo drceným kamenem, kontrolovala se průtočnost příkopů u silnic apod. Takto byly v 80. a 90. letech upraveny silnice na Skalici, Týnec nad Sázavou či k Mariánovicím.⁵⁷

V roce 1902 nechal starosta Václav Pánek vypracovat Janem Škoulou kompletní plán již vystavěné kanalizace, který byl doplněn i stavbami plánovanými na další léta. Po roce 1905 se začal výrazně zlepšovat vzhled městských ulic i jeho okolí. V roce 1907 rozhodla městská rada o vydláždění hlavních ulic a prostor - kompletní dlažbu tak získalo Velké a Malé náměstí, Vlašimská ulice, Školní ulička (viz přílohy, obr. 39) či ulice Nová Pražská. Dále byla dlážděna i ulice před nádražím státní dráhy, Zámecká ulice a také nová Gymnasiální ulice spojující Zámeckou s ulicí Tábořskou, v ní byl také samozřejmě již budován nový kanál. Dláždění hlavních městských prostorů pokračovalo samozřejmě i v dalších letech. Již v letech 1905 a 1906 byla vybudována první dvě sedimentační čistící zařízení, která pročišťovala splašky tekoucí

⁵⁵ SOkA Benešov, AM, karton 137.

⁵⁶ Opakované stížnosti přicházely zejména na úsek silnice mezi Benešovem a Skalicí. SOkA Benešov, AM, karton 136.

⁵⁷ Tamtéž.

do Benešovského potoka. Zařízení byla vybudována u Bedrčského rybníka a pod pivovarem.⁵⁸ V letech 1907-1908 byl také regulován Benešovský potok⁵⁹, byly kompletně opraveny jeho břehy (část toku u nedaleké vodárny byla řádně izolována), rekonstruovány byly i všechny mosty a malé regulační stavby. O rok později byla také konečně na potoce postavena pořádná čistírna odpadních vod. Ve stejné době pokračovalo i budování kanalizační sítě ve městě - kromě zmiňované stoky v Gymnasialní ulici vznikl kanál také Na Karlově (1907), v nové Vodárenské ulici (1909) a připravoval se kanál i v nově vytyčované ulici od Gymnasia k nádraží (dnešní Žižkova). Po roce 1910 byla opět moderněji rekonstruována stará kanalizační síť, v dalších letech - až do světové války byla takto nová stoka položena v ulici Klášterní (1910), Nové Pražské (1911) a u pivovaru (v prostoru dnešního Husova náměstí, 1913). Po začátku první světové války byly ještě podobným způsobem nově kanalizovány i další ulice (Táborská, Vlašimská ad.).⁶⁰ Moderní kanalizační systém v zastavěné části města se tak stal kompletním.

Jeho vybudování znamenalo velký pokrok pro život celého města. Splašky z domů, provozoven i větších podniků byly spolehlivě odváděny mimo jeho obvod. Po následném vydláždění městských prostor se navíc všeobecně zlepšil i životní prostředí ve městě, neboť téměř vymizela špína z ulic a částečně i bahno a voda po případných deštích. Bez fungující kanalizace se nemohlo na počátku 20. století již žádné město obejít, a tak i v Benešově její výstavba pomohla jeho pozitivnímu rozvoji.

⁵⁸ Zde byla vybudována i kanalizační přeložka, která měla izolovat nově postavené vodárenské zařízení před případným únikem splašků. SOKA Benešov, AM, karton 137.

⁵⁹ Odpad do potoka kromě běžné kanalizace vypouštěly např. i jatka, pivovar či koželužna. Tamtéž.

⁶⁰ SOKA Benešov, AM, karton 138.

6.2 Osvětlení města před elektrifikací

Vývoj osvětlení městských ulic v Benešově byl podobný v jako jiných částech země, avšak menší význam města samozřejmě způsobil, že kvalitativní i kvantitativní zlepšení stavu osvětlení přišlo později než např. v Praze. Dlouhou dobu byly jediným prostředkem osvětlení ulic a prostorů města koše se zapálenou smolou popř. dřevem, které byly vyvěšeny na důležitých místech města - nárožích náměstí a hlavních ulic a také před nejdůležitějšími objekty ve městě. Až první polovina 19. století přinesla značný pokrok, kdy začalo být město vybavováno petrolejovými lampami. Petrolejové lampy v této době plně nahradily ty smolové jak kvalitou, tak počtem - objevily se na všech hlavních prostranstvích a pomalu se začaly dostávat i do vedlejších ulic. Lampy byly instalovány na zdi domů, ale jejich svítivost také nebyla nijak velká, oproti dřívějšímu stavu však znamenaly výrazný pokrok. Rostoucí počet petrolejových lamp v ulicích pokračoval i po polovině 19. století.

Petrolejové osvětlení města bylo budováno na jeho účet a všechny lampy (na veřejných prostranstvích) byly také jeho majetkem. O vlastní provoz osvětlení se však starala soukromá firma, kterou město volilo z výběrového řízení.⁶¹ Tato firma však měla na starost opravdu jen samotný provoz osvětlení, zdroj surovin a technického vybavení zajišťovala samotná obec, která každoročně vyhlašovala soutěž o dodání surovin. Z došlých nabídek byla vybírána obvykle ta nejlevnější, resp. pro město ta nejvýhodnější. Například v roce 1875 bylo takto městu dodáno 1600 liber petroleje, 100 skleněných cylindrů a 150 loket knotů.⁶² Pronajímání sítě osvětlení soukromým firmám však město shledalo

⁶¹ V 70. letech osvětlení provozovala fa. Antonína Janoty. SOkA Benešov, AM, karton 138.

⁶² Tamtéž.

postupem času jako nevýhodným a od 80. let již osvětlení spravovalo cele samo.

Během 80. a 90. let 19. století se síť petrolejových lamp dále rozrůstala - přibývaly další lampy na hlavních prostorech i jinde, kde bylo potřeba. Z této doby se dochovala řada stížností benešovských občanů na nedostatečné osvětlení jednotlivých prostorů, roku 1880 si takto stěžovali občané Nové Pražské ulice - v té době již hlavní městské komunikace směrem na Prahu, že jedna svítilna tam umístěna stěží dokáže osvětlit celou ulici. Opakovaným stížnostem bylo vyslyšeno a do konce roku v ulici přibyly dvě nové svítilny. Podobně si v dalších letech stěžovali i občané dalších ulic (např. Zámecké), jejich prosbám bývalo obvykle vyslyšeno.⁶³

O celkovém stavu a podobě benešovského petrolejového osvětlení v 90. letech 19. století si můžeme udělat dobrý obrázek díky události z roku 1892. Tehdy se městská rada z nedalekých Sedlčan rozhodla svoje město také konečně vybavit podobným druhem osvětlení, přičemž poslala městu Benešovu prosebný dopis s žádostí o radu.⁶⁴ Z odpovědi benešovské městské rady se můžeme dozvědět toto: město má ve vlastní režii 57 petrolejových svítilek, které svítí 223-240 nocí v roce. Průměrná spotřeba petroleje činí cca 1400 kg. Plat lampáře byl městem stanoven na 17 zlatých ročně. V neposlední řadě Městská rada doporučila Sedlčanským zřídit a spravovat osvětlení vlastními silami, neboť pronájem do rukou soukromé firmy se neosvědčil - viz výše.⁶⁵

K výraznému pokroku v osvětlování města petrolejovými lampami došlo až v roce 1909. V únoru tohoto roku objednalo město první

⁶³ Tamtéž.

⁶⁴ SOKA Benešov, AM, karton 138, dopis MR Sedlčany MR Benešov z 7.6.1892.

⁶⁵ SOKA Benešov, AM, karton 138.

dvě lampy patentního systému Lux, které byly mnohem svítivější než lampy instalované dříve, byly navíc umístěny na vysoké žerdi, takže osvětlovaly větší prostor - jedna stála na Velkém náměstí naproti budově Městského úřadu čp. 100 a jedna u hasičské kolny v Zámecké ulici. Během roku přibyly další lampy stejného typu ještě na Malém náměstí, U špitálu a ve Vlašimské ulici, v závěru roku byla ještě jedna lampa instalována u budovy pošty čp. 478 a jedna na Velkém náměstí. V roce 1910 doplnila celkový počet osmi lamp Lux ještě jedna naproti hostinci Na Čápě čp. 195 v Zámecké ulici.⁶⁶

Tato inovace přinesla kvalitě osvětlení v Benešově velký pokrok, avšak ani tento druh nedokázal plně a kvalitně osvětlit městské prostory. K tomu došlo - velmi pomalu - až s elektrifikací města po roce 1913 - o ní více dále v kapitole Elektrifikace.

⁶⁶ SOKA Benešov, fond Ladislava Trmala, Kronika 1909-1913 tzv. Trmalova kronika, s. 94.

6.3 Vodovod

První zmínky o vodovodu v Benešově pocházejí již z poloviny 16. století. Tehdy se jednalo o primitivní rourové zařízení, které přivádělo ze studny za městem směrem na Konopiště vodu do kašny na Velkém náměstí či do kuchyně sloužící pro hosty města. Toto zařízení v Benešově s malými změnami přetrvalo až do konce 19. století. Kromě kašny na Velkém se ještě jedna podobná nacházela na náměstí Malém.⁶⁷ Benešovští občané jinak brali vodu i z veřejných studní. Pumpové studně se nacházely taktéž na obou náměstích, studně s vahadlem, později přestavěné na pumpové stály Na Karlově před kostelem sv. Mikuláše (viz obr. 51 v přílohách), v Zámecké ulici naproti lázním, Na Blátě, v Pražské u synagogy a v Tábořské ulici naproti pivovaru. V nížeji položených částech města měli občané vybudováno i několik studní soukromých.⁶⁸ Užitečnou vodu a vodu ke plavení dobytka benešovští občané brali z velkého množství rybníčků, které se nacházely v bezprostřední blízkosti města. V roce 1871 jich bylo mnoho zasypáno, avšak i nadále bylo vodu možné brát např. z Haltéřovské louže pod kolejní zahradou či z rybníčku na rohu Zámecké ulice a ulice Na Blátě (viz přílohy, obr. 50) či Podkostelního rybníčku. Na konci 19. století však začala městská rada uvažovat o vybudování moderního vodovodního řádu, který by spolehlivě město zásoboval čistou vodou i v dobách sucha.⁶⁹ Vybudovat vodovod bylo pro město důležité ještě z jednoho důvodu – po zasypání rybníků kolem města radikálně ubylo vody, která mohla být využita při hašení požárů. Z roku 1889 se dochovala žádost hasičského sboru o vybudování umělého rybníka, která však byla

⁶⁷ Procházková, Benešov, s. 24.

⁶⁸ Většina veřejných studní byla po vybudování vodovodu v letech 1906-1910 zasypána. Tamtéž, s. 35.

⁶⁹ SOKA Benešov, AM, karton 140.

zamítnuta.⁷⁰ Vybudování vodovodu tak bylo od 90. let 19. století na pořadu dne jednání městských zastupitelů.

Benešovská městská rada se v červnu roku 1893 obrátila na zastupitele města Tábor, aby se informovala jak postupovat při zřizování chystané vodovodní stavby. V následujícím měsíci přišla odpověď, ve které Táborští popsali okolnosti výstavby vodovodu u nich a připojili ke zprávě i několik doporučení, na koho se pro případ stavby obrátit a jak dále postupovat.⁷¹ Na další tři roky se archivní materiály odmlčují, až v dubnu roku 1896 doporučuje ČVUT v Praze městské radě MUDr. Alfréda Slavíka (viz obr. 46 v přílohách), který byl znalcem pro geologii a pedologii při c.k. zemském soudě v Praze a který se podílel i na stavbě v Táboře. Lze se domnívat, že benešovští se na ČVUT obrátili na základě rad z Tábora, avšak proč tento proces trval tři roky, není známo. Starosta města Vladimír Haering následně poslal Dr. Slavíkovi žádost o inspekční cestu do Benešova. Slavík ve své odpovědi žádost akceptoval a slíbil přijet 13. května téhož roku.⁷² Po tomto jeho dopise se však archivní dokumenty městských i okresních institucí opět odmlčují - tentokrát na dlouhých 6 let. V polovině listopadu roku 1902 podepsalo městské zastupitelstvo smlouvu s prof. Janem Vladimírem Hráským (viz přílohy, obr. 47)⁷³ o vypracování vodovodního projektu. Hráský byl tehdy profesorem na ČVUT, tudíž kolegou Alfréda Slavíka, takže je možné spekulovat, že Slavík po své inspekční cestě vypracoval zprávu o stavu geologického podloží v Benešově a doporučil vybrané lokality ke

⁷⁰ Tamtéž.

⁷¹ V Táboře byl vodovod budován již v roce 1892. SOkA Benešov, AM, karton 140, dopis MR Tábor MR Benešov z 6.7.1893.

⁷² SOkA Benešov, AM, karton 140, dopis Alfréda Slavíka MR Benešov z 3.5.1896.

⁷³ J.V.Hráský byl uznávaným odborníkem v oblasti výstavby městských vodovodů, sám projektoval či se nějak podílel na stavbách v Písku, Sadské, Kolíně aj.

stavbě vodárny. Město (resp. okresní instituce) následně - možná na jeho doporučení - vybralo k vypracování projektu právě prof. Hráského. Vzhledem k nedostatku archivního materiálu jsou výše psané řádky opravdu jen spekulace a není stoprocentně jisté, co se mezi lety 1896-1902 v otázce benešovského vodovodu skutečně událo.

Během roku 1903 byly zahájeny sondovací práce, které měly odhalit nejvhodnější, tzn. nejsilněji pramenící, místo pro výstavbu vodárenských objektů. V prosinci téhož roku MR požádala Hráského o zahájení pokusných hydrologických prací, které následně probíhaly od jara roku 1904 - byly odebírány vzorky vody, které měly zjistit vhodnost vybraných lokalit, rozborů byly vyhotoveny v červenci téhož roku.⁷⁴ V listopadu byl jako nejvhodnější prostor pro výstavbu vodárny a studny pro čerpání vody vybrána lokalita Na Sladovém na místě dřívějšího Hudákovského rybníka na Benešovském potoce - nedaleko od silnice na Skalici (viz přílohy, obr. 48). 23. listopadu 1904 pak J. V. Hráský předložil Okresnímu úřadu v Benešově definitivní projekt vodovodní sítě, který úřad schválil.⁷⁵ Během roku 1904 také již probíhalo úřední vyjednávání o budoucí stavbě - OÚ Benešov schválil náklady na výstavbu, podepsal smlouvy s firmami na přípravné práce a odsouhlasil půjčku ve výši 100 000 K na stavbu. V prosinci téhož roku se přípravné práce rozeběhly naplno. OÚ jednal o výkupu pozemků pro budoucí stavbu a J.V.Hráského jmenoval vrchním kontrolorem stavby.⁷⁶ MR vypsala 8. prosince (14. ještě doplněné) všeobecné a speciální podmínky na výstavbu trubní sítě, vodárny a vodojemu. Tyto podmínky obsahovaly mj. i informace, za jakou dobu měly být jednotlivé součásti stavby hotovy. Vodojem měl být postaven za 2 měsíce, strojovna za 3 a

⁷⁴ SOKA Benešov, AM, karton 140.

⁷⁵ SOKA Benešov, OÚ, karton 183, zápis schůze OÚ z 23. 11. 1904.

⁷⁶ SOKA Benešov, OÚ, karton 183, zápis schůze OÚ z 14. 12. 1904.

vodovodní síť za 4. Superkolaudace celého systému měla proběhnout nejdéle dva roky po zadání stavby. Na jejím základě mohl být následně vypracován definitivní kolaudační protokol. Všeobecné podmínky obsahovaly i kompletní rozpočet celé stavby, který měl činit 222 368 K 75 h.⁷⁷ Během následujících dní se začaly jednotlivé firmy ozývat s nabídkami svých služeb.

J.V.Hráský sepsal pro vodovodní komisi města Benešova 6. ledna 1905 rozsáhlý protokol, ve které široce referoval o firmách, které se ozvaly s nabídkami pro stavbu a instalaci všech částí vodovodního systému. Během následujících tří měsíců byly pro jednotlivé stavby vybírány již konkrétní firmy s nejvýhodnějšími nabídkami.⁷⁸ Všechny oslovené firmy s vybráním a s podmínkami jim zadaných prací souhlasily. Koncem března 1905 napsal starosta města Václav Pánek rozsáhlý dopis c.k. místodržitelství - motivován byl žádostí o finanční pomoc při budoucím provozu vodovodu, neboť ten byl na rok spočítán na 22 000 K, což město při svém rozpočtu nemohlo unést. Dopis je však nejvíce zajímavý jinou věcí - starosta města v něm zdůvodňuje veškeré příčiny, které vedly k rozhodnutí vodovod stavět, a široce popisuje tehdejší situaci Benešova. Argumentoval zejména zemědělským charakterem města, pro které byl dostatek vody do budoucna zásadním pro udržení kvality zemědělské výroby i pro rozvoj potravinářského průmyslu. Mimo jiné se zmiňoval i o zdravotním významu zdroje

⁷⁷ SOKA Benešov, AM, karton 140, všeobecné podmínky stavby vodovodu z 8.12.1904.

⁷⁸ Městská rada tak schválila zednické mistry Jaroslava Škoulu a Josefa Štíchu, kteří měli postavit budovu strojní, administrativní budovu a příjezdovou silnici. Čerpadlovou studni a vodojem měli vystavět Marcel Dusil a František Mařík. Obě předchozí firmy byly z Benešova. Potrubní síť bylo zadáno vystavět firmě Antonína Kunze z Hranic na Moravě a strojní zařízení do vodárny měla dodat broumovská Schulz & Sohr. SOKA Benešov, AM, karton 140, zápis MR Benešov z 7.2.1905.

čisté vody, téměř úplné absenci studní apod.⁷⁹ Během jara 1905 psala MR ke státním úřadům ještě několikrát - bylo potřeba vyřešit některé problémy ohledně již započaté stavby - v březnu tak byl c.k. místodržící žádán o povolení klást vodovodní roury do císařských silnic, což bylo s podmínkami schváleno. V dubnu bylo podobně žádáno ředitelství státních drah, aby mohly být při stavbě kladeny roury pod železnici, i tato žádost také bez problémů prošla.⁸⁰ Na jaře 1905 také město oficiálně zažádalo okresní orgány o svolení ke stavbě. Na základě šetření z 19. května 1905 následně okresní hejtman 19. srpna téhož roku stavbu celého vodovodu s některými podmínkami schválil (viz obr. 42 v přílohách).⁸¹

Stavba vodovodu se rozeběhla dle vyhotovených plánů již na jaře téhož roku. Základní plán trubní sítě počítal s trasováním výtlačného potrubí od vodárny směrem k pivovaru a odtud Tábořskou ulicí k železniční trati. Na druhou stranu mělo potrubí vést k náměstí (jeho stavbu v Tábořské ulici viz přílohy, obr. 49), odkud se dále větvilo do hlavních ulic - Zámecké, Vlašimské, Nové Pražské a Pražské, od které vedlo dále pod železnicí až k areálu nemocnice. Z Nové Pražské mělo potrubí vést až na samý konec města k vodojemu. Následně se počítalo s budováním vodovodu ve vedlejších ulicích.⁸² Z dochovaného deníku stavební firmy A. Kunze

⁷⁹ SOKA Benešov, OÚ, karton 183, dopis starosty města V. Pánka c.k. Místodržitelství z 27.3.1905.

⁸⁰ SOKA Benešov, AM, karton 140, dopis ředitelství státních drah MR Benešov z 28.4.1905.

⁸¹ Kromě již podepsaných smluvních podmínek byli stavitelé na stavbě povinni dodržovat základní bezpečnostní opatření a měli během stavby provést základní hygienická opatření, aby nedošlo ke znečištění vodovodního systému. Veškerá místa postižená stavbou (vytrhaná dlažba apod.) měla být po jejím dokončení uvedena do původního stavu atd. SOKA Benešov, OÚ, karton 183, dopis c.k. okresního hejtmanství starostovi města V. Pánkovi z 19.8.1905.

⁸² Tamtéž.

(viz přílohy, obr. 43), která stavěla trubní síť, můžeme detailně sledovat postup výstavby. Dnem započetí stavebních prací je považován 11. únor. V pečlivě vedených zápisech se dozvídáme o tom, jaké bylo jednotlivé dny počasí, kdo se účastnil jednání i samotné stavby a samozřejmě konkrétní postup celé stavby.⁸³ Práce na trubní síti byly dokončeny v létě 1905, čímž firma podmínky splnila. Ve stejné době probíhala i stavba vodárny (viz přílohy, obr. 52, 53 a 54), hloubení studny, výstavba vodojemu nad městem a posléze bylo do staveb dosazováno i strojní zařízení. Dle dochovaných materiálů probíhala stavba dle plánu a do konce roku 1905 byla v základních rysech hotova.⁸⁴ Aby byli benešovští občané dostatečně o novém zařízení ve městě dostatečně informováni, sepsal J.V.Hráský informační protokol, který se zabýval nejen podmínkami odběru vody, jejich placení, ale také radami a nařízeními, jak se chovat v případě havárie, technických problémů apod. Během jara roku 1906 začaly probíhat pokusné práce, které měly dokázat plnou funkčnost vodovodní sítě. V létě stejného roku byly Spolkem pro zkoušení a přehlížení parních kotlů provedeny pokusné práce na strojním zařízení vodárny. Bylo shledáno pár nedostatků, které však byly následně odstraněny.⁸⁵ Vodovod tak mohl být v roce 1906 „odevzdán ku obecné potřebě.“⁸⁶ Celkový rozpočet na jeho stavbu se nakonec vyšplhal na 246 480 K 59 h a jeho síť nyní tvořilo 8 km potrubí, 41 hydrantů pro hasičské potřeby a napojeno

⁸³ Práce začaly jednáním vodovodní komise, načež firma přistoupila k obchůzkám terénu a trasování hlavních linií potrubí. Následně byly detailně prozkoumány veškeré důležité body stavby a mohlo být přikročeno k samotným výkopovým pracím a následnému pokládání potrubí. Počasí panovalo většinu dní stavby uspokojivé, několikrát byl samotné stavbě účasten i J.V.Hráský. SOkA Benešov, AM, karton 140, stavební deník fy. Kunz.

⁸⁴ Tamtéž.

⁸⁵ SOkA Benešov, OÚ, karton 183, protokol Spolku z 30.6.1906.

⁸⁶ SOkA Benešov, AM, Pamětní kniha města Benešov 1907 – 1936, s. 17.

na něj bylo 128 domů.⁸⁷

Dle zadávacích podmínek stavby provedl prof. J.V.Hráský 26. září 1908 superkolaudaci celého systému, vypracoval k ní i rozsáhlý protokol, ve kterém zmiňoval kvalitu provedení, stav a funkčnost všech částí systému, odhalil některé drobné nedostatky, avšak stavbu celkově hodnotil jako vyhovující.⁸⁸ Městská rada tak mohla v lednu následujícího roku zažádat c.k. úřady o kolaudaci. Úřední jednání se táhla po celý rok - přes několik pater c.k.byrokratického systému nakonec došlo rozhodnutí až v červnu roku 1910 (viz obr. 44 v přílohách). Kolaudační řízení bylo naplánováno na dva dny - 5. a 27. července 1910, kdy také proběhlo.⁸⁹ Okresní hejtman vypracoval v srpnu na jeho základě kolaudační protokol, který zachycoval veškerá fakta zjištěná v minulém měsíci. Po odstranění několika malých nedostatků povoloval předání vodovodu ku stálému provozu.⁹⁰ Tyto malé nedostatky byly během následujícího roku kompletně odstraněny, neboť v listopadu 1911 proběhlo dodatečné kolaudační řízení, které již nemělo námitek. Oficiálně c.k. okresní hejtman předal benešovským vodovod do užívání 11. ledna 1912 (viz přílohy, obr. 45).⁹¹

Stavba vodovodní sítě znamenala pro město Benešov velký pokrok, jen stálá dodávka čisté vody mohla zajistit rozvoj životní úrovně i průmyslu a tím i růst města. Během následujících let se

⁸⁷ Tamtéž, s. 17.

⁸⁸ Nedostatkem bylo např. unikání vody na některých místech trubního systému, opotřebování některých součástí strojního zařízení apod., šlo vždy však o lehce odstranitelné závady. SOKA Benešov, AM, karton 140, zápis J.V.Hráského o superkolaudaci z 26.9.1908

⁸⁹ SOKA Benešov, AM, karton 140, dopis c.k. Okresního hejtmanskství Městskému úřadu v Benešově, č.j. 3438/1910.

⁹⁰ Šlo opravdu jen o maličkosti: revisní šachty měly být opatřeny zámky proti vniknutí cizích osob, bylo vyžádáno několik stavebních úprav v administrativní budově apod. Tamtéž.

⁹¹ SOKA Benešov, OÚ, karton 183.

naplno ukázalo, že vodovod splnil očekávání města a i v těch nejsušších letech spolehlivě dodával vodu do všech jeho částí. Odběr vody z vodárny se postupně ustálil na průměrném 1 milionu hl ročně (právě dle srážkových úhrnů v daném roce) a do roku 1912 narostl počet domovních přípojek na 260.⁹² S rozrůstající se bytovou zástavbou se rozšiřovala i síť vodovodu. J.V.Hráský dokonce vypracoval v roce 1910 Průvodní zprávu ke generálnímu návrhu vodovodu, ve které se zabýval situací Benešova nejen v současnosti, ale i v blízké budoucnosti. Dle výpočtů předpokládal, že město Benešov bude mít v roce 1950 až 16880 obyvatel (!), s čímž se muselo při rozšiřování vodovodní sítě počítat. Hráský zvažoval výstavbu nových studen, vodních jímek nad městem pro zásobování výše položených oblastí apod.⁹³ Další roky však dokázaly, že původní projekt prof. Hráského byl na svou dobu velmi moderní a nadčasový. Přes postupné úpravy v dalších letech⁹⁴ vydržel vodovodní systém v původně naprojektované podobě v plné funkčnosti až do druhé poloviny 20. století, kdy byl nahrazen dálkovým přivaděčem z Želivky.

⁹² SOKA Benešov, AM, Pamětní kniha města Benešov 1907 – 1936, s. 60.

⁹³ SOKA Benešov, AM, karton 140, J.V.Hráský, Průvodní zpráva ke generálnímu návrhu vodovodu.

⁹⁴ V roce 1916 byla vyhloubena nedaleko vodárny nová studna, byl rozšiřován vodovod, vyměněno strojní zařízení apod.

6.4 Elektrifikace

Začátky elektrizace města Benešov sahají do 90. let 19. století, kdy byla v některých průmyslových objektech instalována dynama, která sloužila k pohonu strojů, ale i k osvětlení celých objektů. První takové dynamo (o výkonu 25 kW) bylo instalováno v roce 1894 v koželužně pana Herschmana v Mračské ulici (viz přílohy, obr. 55 a 56). Významnějším podnikem se stala instalace malé elektrárny v areálu pivovaru v letech 1896-1898, která obsahovala dva parní stroje a dvě dynama o celkovém výkonu 57 kW. Její zařízení zpočátku sloužilo jen pro provoz a osvětlení areálu pivovaru, avšak to se mělo v dalších letech změnit.⁹⁵ V roce 1903 rozhodlo ředitelství panství Konopiště o elektrickém osvětlení hotelu Na Knížecí na Velkém náměstí, elektřina k němu byla kabelem přivedena právě od elektrárny v pivovaru.⁹⁶ Podobným způsobem bylo později osvětleno i nádraží. Třetím průmyslovým podnikem s vlastním elektrickým zařízením se stal roku 1908 lihovar pana Steindlera, ve kterém pracovalo jedno dynamo o výkonu 5 kW.⁹⁷

Osvětlení samotných podniků a zvláště obou objektů užívaných i širší veřejností se setkalo s velkou spokojeností jak v řadách občanů, tak mezi městskými zastupiteli a začalo se volat po kompletním elektrickém osvětlení města i po zavedení elektrického proudu do domácností. Poprvé o realizaci této myšlenky začalo město uvažovat již roku 1909, ale nakonec k ní - zejména z finančních důvodů - ještě nedošlo, avšak zůstala stále živá.⁹⁸

⁹⁵ Benešovský kalendář 1974, č. 12, s. 2. Kalendář jako zdroj uvádí studii Jaroslava Hrdiny, zpracovanou pro připravovaný sborník o počátcích elektrizace Středočeského kraje (dále jen Benešovský kalendář).

⁹⁶ SOKA Benešov, AM, karton 138, oznámení ředitelství panství Konopiště z 23.7.1903.

⁹⁷ Benešovský kalendář, s. 3.

⁹⁸ SOKA Benešov, fond Ladislava Trmala, Kronika 1909-1913 tzv.

Elektrifikaci měst nadále podporovaly i státní instituce od nejvyššího zemského maršálka po okresní výbory. Po roce 1910 proto o zavedení elektrického proudu do města začala opět jednat městská rada. Nakonec se v roce 1911 našla vhodná příležitost plány uskutečnit v souvislosti s výstavbou elektrárny v nedalekém Kamenném Přívoze na řece Sázavě.⁹⁹

V roce 1911 podepsalo město Jílové u Prahy smlouvu s firmou Posázavské elektrické podniky, jejíž majitel Vladimír Žďárský se zavázal elektrárnu vystavět. Vyhlédnuté místo, bývalý mlýn v Kamenném Přívoze, však dávalo vyhlídky na pohon mnohem silnějších strojů, než stačilo Jílovému, takže začal ing. Žďárský hledat dalšího odběratele. Tak se poptávka radních z Benešova setkala s nabídkou z Kamenného Přívozu a bylo rozhodnuto odbírat proud z tam postavené elektrárny do Benešova, kde měla být vystavěna záložní centrála.¹⁰⁰ Během léta roku 1912 bylo iniciováno jednání městské rady za účelem podepsání smlouvy s firmou Vl. Žďárského. V červenci téhož roku schválilo OZ v Benešově, že město může danou smlouvu podepsat, o čemž městská rada v srpnu informovala i Zemský výbor pro království České. 30. října stavbu povolil i císařsko-královský místodržitel.¹⁰¹ Ke stavbě celého podniku byla vybrána firma Pražské elektrotechnické závody. Během podzimu roku 1912 se začalo s přípravou konkrétních staveb - dálkové vedení bylo naplánováno v trase Kamenný Přívoz - Neveklov - Netvořice - Benešov, rozvrženo bylo i trasování elektrického vedení po městě. Proud byl do Benešova veden vysokonapětovým 10000V vedením na stožárech k nádraží, kde byl transformován na 3000V a dále veden kabely ke 4 trafostanicím po městě. Od nich již vedlo venkovní

Trmalova kronika, s. 15.

⁹⁹ Benešovský kalendář s. 3.

¹⁰⁰ Tamtéž, s. 3.

¹⁰¹ SOKA Benešov, AM, karton 139.

vedení o nízkém napětí 220V. Po městě bylo vedení instalováno na stožárech (viz obr. 62 v přílohách) anebo konzolách, které byly – po domluvě s majiteli – zasekávány přímo do fasád domů nebo instalovány na jejich střeších (viz přílohy, obr. 61).¹⁰² V Benešově se přihlásilo k odbírání proudu 290 zájemců, mezi které, kromě soukromníků, patřilo např. i nádraží státní dráhy či radnice. Ke konci roku 1912 byla zkolaudována konečně i elektrárna v Kamenném Přívoze a nic tak nebránilo vedení proudu do Benešova.

Na počátku roku 1913 c.k. Okresní hejtmanský definitivně schválilo stavbu celého podniku (viz obr. 57 v přílohách). Město vydalo 11. února navíc ještě dodatky a podmínky ke schválení z minulého roku. Nejpodstatnější bylo rozhodnutí vystavět záložní elektrárnu na parcele č. 827 nedaleko okresní nemocnice (viz přílohy, obr. 59, 60, 63 a 64).¹⁰³ Smlouva mezi městem a fy. Vladimíra Žďárského byla definitivně podepsána 21. února a podrobně popisovala podmínky stavby elektrárny i elektrovodní sítě, její provedení či pozdější provoz. Smlouva konkrétně určovala, kdy a jak se bude užívat osvětlení města (tvořilo ho 36 lamp, každá o 7 žárovkách a 80 samostatných žárovek), jaké zařízení má být dodáno a provozováno v elektrárně i na celé síti apod. Závazky a práva z této smlouvy měly být platné po následujících 30 let. V neposlední řadě smlouva obsahovala

¹⁰² SOKA Benešov, AM, karton 139, nařízení Odboru strojního a elektrotechnického zemského výboru království Českého z 23.12.1912.

¹⁰³ Technické podmínky dále upravovaly podrobné vedení elektrické sítě po městě nebo vybavení zmíněné záložní elektrárny. V ní měl pracovat jeden naftový motor typu „Diesel“, který měl pohánět třífázový generátor o výkonu 100 kva při 3000 V. V elektrárně se měla nacházet i 12000litrová podzemní nádrž na naftu. Nařízení dále obsahovalo zejména bezpečnostní opatření celé sítě a to jak stavební, tak provozní. SOKA Benešov, AM, karton 139, dopis c.k. Okresního hejtmanský v Benešově V. Žďárskému, č.j. 1041/1913.

nařízení o odstraňování případných závad, operativní využívání nového zařízení při mimořádných situacích atd.¹⁰⁴ Stavba měla být hotova do sedmi měsíců, což se částečně podařilo, neboť od 1. července téhož roku firma oznámila možnost první dodávky proudu. Ve stejném oznámení byly i plány firmy do budoucna, jak se bude síť modernizovat a rozšiřovat.¹⁰⁵ Od 30. srpna téhož roku mohl být - do již instalovaných rozvodů - proud dodáván pravidelně. Firma navíc zažádala o noční prohlídku města, aby mohly být vhodně instalovány zbývající žárovky. Základní část Benešovské elektrické sítě tím byla dokončena.

Elektrárna v Benešově dodávala proud do domácností o napětí 220 voltů a do veřejného osvětlení o napětí 125 voltů.¹⁰⁶ K zavedení proudu do domácností byla vydána řada brožur, které obsahovaly nařízení, ale i rady, jak s novou technologií zacházet, kdo je odpovědný za poruchy, jak je odstranit apod. Během roku 1914 probíhala kolaudace celé stavby. 27. června se sešla komise ke zkontrolování celé sítě po městě, sítě osvětlení a budovy elektrárny, 17. července byly kolaudační komisi předvedené v provozu i oba motory a změřena dodávka proudu do sítě. 23. listopadu téhož roku - tudíž již po začátku první světové války - vyhotovila kolaudační komise závěrečný protokol, který stavbu elektrovodní sítě v Benešov, přes jisté drobné nedostatky, uzavřel (viz přílohy, obr. 58).¹⁰⁷ Zmiňovaná světová válka se stala také

¹⁰⁴ SOkA Benešov, AM, karton 139, smlouva mezi MR Benešov a V. Žďárským z 21.2.1913.

¹⁰⁵ SOkA Benešov, AM, karton 139, dopis Pražských elektrotechnických závodů MR Benešov z 18.6.1913.

¹⁰⁶ SOkA Benešov, AM, karton 139, dopis c.k. Okresního hejtmanství v Benešově V. Žďárskému, č.j. 1041/1913.

¹⁰⁷ Nedostatky byly shledány ve vybavení elektrárenské budovy či v chybějících částech některých zařízení transformátorů. Na několika místech chyběly, nebo byly poškozeny konzole veřejného rozvodu proudu. V neposlední řadě doporučila kolaudační komise

důvodem, proč plány firmy Vladimíra Žďárského z minulého roku zůstaly nedokončeny. Všechny práce ve zdokonalování a rozšiřování sítě byly zastaveny a k jejich pozmeněnému uskutečnění došlo až po válce po roce 1919.

I přesto, že instalace elektrovodní sítě v Benešově zůstala přes válečná léta nedokončená, znamenala pro obyvatele města zásadní stupeň pokroku. Výdobytěk moderní doby, jakým elektřina ještě na počátku 20. století rozhodně byla, se ve městě rychle zabydlel a v následujících letech si prakticky žádný občan nedokázal život bez elektřiny již představit. Nový vynález, přes možné počáteční obavy a nedůvěru, později spolehlivě sloužil k pohonu strojů, osvětlení domácností i řádnému osvětlení ulic a stal se hlavním prostředkem proměny Benešova v moderní a vyspělé město.

zavést i na veřejném osvětlení napětí o síle 220V, aby se vyhnulo zbytečným ztrátám proudu. Šlo však opravdu jen o drobnosti, které nebránily schválení celé sítě ku provozu. SOKA Benešov, AM, karton 139, kolaudační protokol Odboru strojního a elektrotechnického zemského výboru království Českého, č.z.s.k. 128.501/1914.

7 Závěr

Benešov byl ještě na počátku 70. let 19. století zemědělským maloměstem, které kvalitou života výrazně zaostávalo i za mnoha podobně velkými městy v zemi. Rozlohou se, bez několika výjimek, shodoval se stavem po konci třicetileté války, městská infrastruktura neexistovala téměř žádná a zdravotní podmínky života ve městě byly katastrofální. Teprve roku 1871 se město dočkalo železnice, která ho více otevřela rozvoji i světu.

Roku 1914, kdy začala první světová válka, byl Benešov, ač stále malým, tak moderně rozvinutým městem. Uplynulých více než čtyřicet let výrazně změnilo jeho vnější i vnitřní tvář. Železnice do města přinesla částečnou industrializaci i velký rozvoj zástavby. Město vybudovalo prakticky veškerou v té době známou síť infrastruktury, která v některých případech byla na opravdu vysoké úrovni. Intenzivním vývojem se Benešov proměnil ve zdravé město, jehož obraz ani v nejmenším nepřipomínal stav před rokem 1871.

Na vývoj města před první světovou válkou bylo - téměř plynule - navázáno i po jejím skončení. Mnohé projekty byly dokončeny či dále rozšířeny, doplňovala se městská zástavba, modernizovala se dosavadní síť. Některé realizace z předválečné doby dokázaly svou nadčasovost i v letech následujících, kdy bezproblémově sloužily veškerému městskému obyvatelstvu. Doba mezi roky 1871 - 1914 navždy změnila vzhled Benešova a nastartovala jeho vývoj, který svým způsobem trvá až do dnešních dní.

Toto období jsem zpracovával jak pomocí řady vydaných knih (o jejichž kvalitě jsem byl přesvědčen již před psaním práce), tak pramenů archivní povahy. Fond SOkA v Benešově mne v mých očekáváních neklamal a ke zpracování mnou psaných témat mi jeho materiál bohatě postačil. I přes některé drobné nedostatky, nejasnosti či chyby jsem díky němu - ve spolupráci se zmiňovanou

literaturou - mohl tuto práci vypracovat způsobem, aby její výpovědní hodnota splnila cíle, které jsem si před jejím psáním vytýčil.

Doufám, že tento pozitivní pocit z práce nebudu mít jen já a věřím, že kvalita jejího zpracování bude i objektivně zhodnocena. Stejně tak věřím, že téma zpracované v mé práci doplní již existující literaturu o dějinách Benešova a stane se vítaným zdrojem informací pro další čtenáře i badatele.

8. Resumé

Bakalářská práce zpracovává téma Vývoje městské zástavby a městské infrastruktury v Benešově v letech 1871 - 1914. Práce je napsána na základě studia pramenů převážně z fondu SOkA Benešov a také z několika vydaných odborných knih.

Na její úvod jsou zařazeny dvě kapitoly, které slouží jako průnik do daného tématu. První kapitola stručně zachycuje stavební vývoj města před rokem 1871, na který navazuje kapitola, která se komplexně zabývá vývojem města v období sledovaném touto prací. Úvod je doplněn kapitolou Železnice, ve které je detailně popsán vývoj její sítě.

Těžiště práce tvoří dva hlavní tématické okruhy: stavební vývoj města a vývoj městské infrastruktury. První téma popisuje konkrétní stavební vývoj celého města, jeho ulic a prostranství, doplněný přehledem nejvýznamnějších staveb či architektů. Téma vývoje městské infrastruktury tvoří kapitoly, které se podrobně, avšak přehledně, zabývají vývojem jednotlivých složek infrastruktury - kanalizace a úpravy ulic, osvětlení, vodovodu a elektrifikace. V jednotlivých kapitolách je nastíněn časový vývoj konkrétní výstavby, motivace, která k vybudování jednotlivých sítí vedla, či důsledky, které pro město vybudování moderní infrastruktury mělo.

Práce je doplněna rozsáhlou obrazovou přílohou, na kterou je v příslušných místech v práci odkazováno.

9. Summary

My bachelor thesis covers the topic: The Development of Urban build-up Area and Urban Infrastructure in Benešov in the Years 1871 - 1914. The sources of information on which basis the thesis is written originate from SOKA Benešov fund as well as from several published scientific books.

In the beginning there are included two chapters that serve as an initiation into the given theme. The first chapter briefly takes down the construction development of the city before 1871. This development is followed by another chapter that thoroughly deals with the city development in the time period primarily aimed by this thesis. The introduction is completed with a chapter Railway, in which it is described the development of its net.

The focal point of my thesis is composed by two main thematic areas: the urban planning development and the infrastructure development of the city. In the first theme area there is described the concrete construction development of the whole city, its streets and open spaces. The view of the architects or buildings is included. The theme area the infrastructure development of the city consists of chapters deeply dealing with the development of an every single infrastructure component - urban sewerage and street layout, lightning, water supply and electrification. Each chapter outlines the chronological progress of a concrete urban planning, motivation leading to building up the particular systems or consequences for the city resulting from the modern infrastructure build-up.

The voluminous picture appendix is attached to the thesis, whereas there are references to it in appropriate places in the text.

10 Seznam výpůjček

[illegible]

Pozn.: Autor si vyhrazuje být citován, pokud bude jakákoli část této práce dále používána.

11. Použité prameny

11.1 Prameny nevydané

SOkA Benešov, AM, karton 136

SOkA Benešov, AM, karton 137

SOkA Benešov, AM, karton 138

SOkA Benešov, AM, karton 139

SOkA Benešov, AM, karton 140

SOkA Benešov, AM, karton 158

SOkA Benešov, AM, karton 159

SOkA Benešov, AM, karton 160

SOkA Benešov, AM, karton 172

SOkA Benešov, AM, karton 180

SOkA Benešov, AM, karton 189

SOkA Benešov, OÚ Benešov, karton 136

SOkA Benešov, OÚ Benešov, karton 145

SOkA Benešov, OÚ Benešov, karton 146

SOkA Benešov, OÚ Benešov, karton 183

SOkA Benešov, AM, Pamětní kniha města Benešov 1907 – 1936

SOkA Benešov, fond Ladislava Trmala, Kronika 1909-1913, tzv.
Trmalova kronika

SOkA Benešov, soupis fotografické dokumentace

Pinkas, Antonín, Topografie města Benešova, svazky I.-VI., rukopis

11.2 Prameny vydané

Benešovský kalendář 1974, č. 12

Charvátová, Ema, Stavební historie města Benešova, SVPP 11,
Benešov, 1970, s. 85-115

Monografie města Benešova a okolí, Praha, 1938

12. Použitá literatura

Procházková, Eva, Benešov, Praha-Litomyšl, 2005

Tywoniak, Jiří, Benešov a konopiště v minulosti, Benešov, 1992

Schreier, Pavel, Zrození železnic v Čechách, na Moravě a ve Slezsku, Praha, 2004

13. Přílohy

13.1 Seznam zkratk

SOkA Benešov	Státní Okresní archiv Benešov
AM	Archiv města
OÚ	Okresní úřad
MR	Městská rada
OZ	Okresní zastupitelstvo
čp	číslo popisné
c.k.	císařsko - královské
SVPP	Sborník vlastivědných prací Podblanicka

Tab. 1: Seznam zkratk použitých v práci

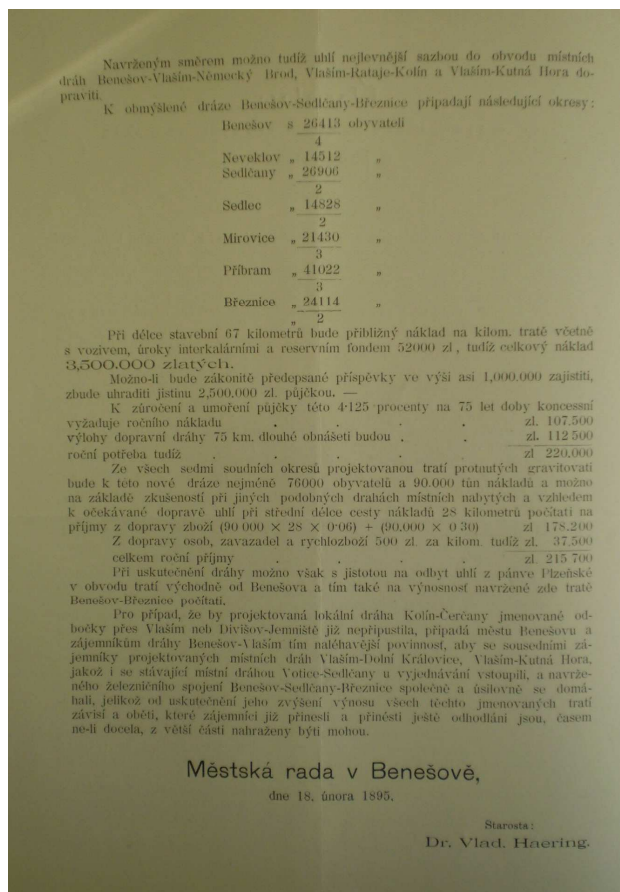
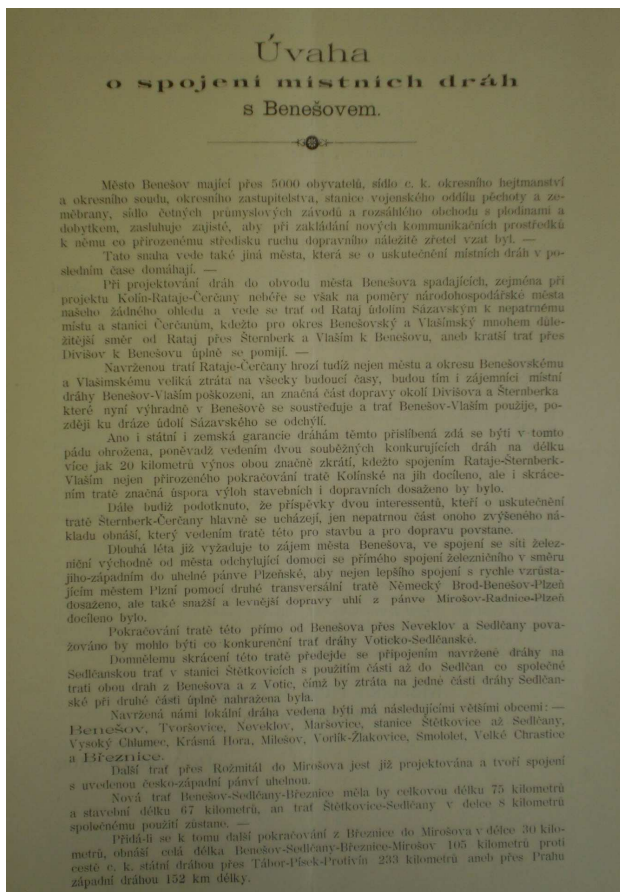
13.2 Dobové a současné názvy ulic a prostranství

Dobový název	Současný název
Velké náměstí	Masarykovo náměstí
Malé náměstí	Malé náměstí
Na Karlově	Na Karlově
Minoritská	Dnes nepojmenovaná
Zámecká	Tyršova
Pražská	Pražská
Na Blátě ¹⁰⁸	Vnoučkova
Nová Pražská	Nová Pražská
Mračská	Antušková
Bedrčská cesta	Čechova
Vlašimská	Vlašimská
Na Bezděkově	Na Bezděkově
Mlýnská cesta	Na Chmelnici
Vodárenská	Hráského
Táborská	Táborská
Kláštevní	Poštovní
Žižkova	Žižkova
Nádražní	Nádražní

Tab. 2: Přehled dobových a současných názvů ulic, které se vyskytují v práci

¹⁰⁸ V druhé polovině 19. století byla ulice oficiálně přejmenována na Růžovou, avšak toto pojmenování se mezi lidmi neujalo. Pomístní název Na Blátě je široce užíván i současnými obyvateli Benešova i přes odlišné nové oficiální pojmenování.

13.3 Kapitola Železnice



Obr. 1: List MR Benešov z roku 1895 zdůvodňující potřebu stavby dalších železničních tratí. Zdroj: Soka Benešov.



Obr. 2: Budova nádraží v roce 1912. Zdroj: Pinkas.



Obr. 3: Pohled na doposud nezastavěné území za železnicí (ta vede v zářezu před dlouhým plotem v pozadí). Zdroj: SOKA Benešov.



Obr. 4: Císař František Josef I. prochází v roce 1907 po Benešovském nádraží. Zdroj: SOKA Benešov.

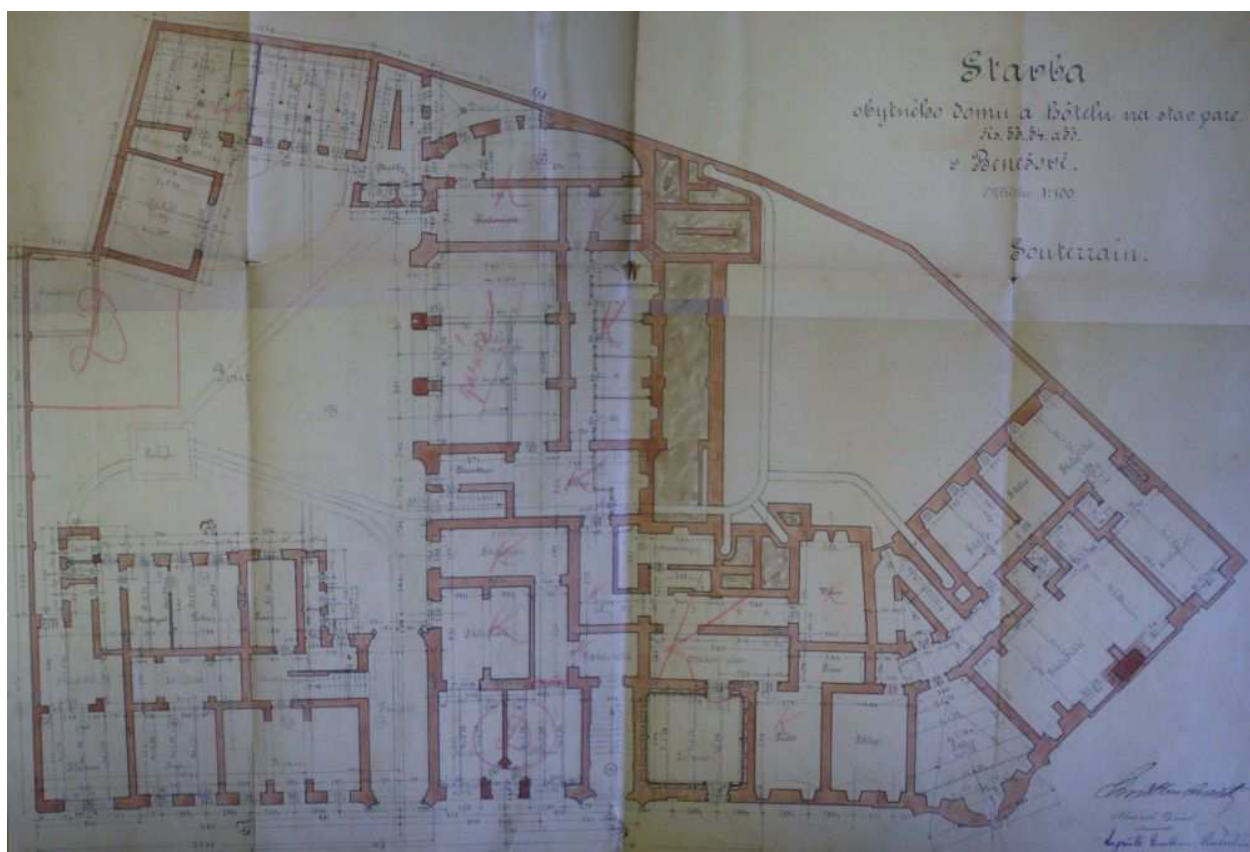
13.4 Kapitola Stavební vývoj města



Obr. 5: Roh Velkého náměstí a Zámecké ulice. Zdroj: Pinkas.



Obr. 6: Stejně místo po výstavbě hotelu a pošty v letech 1898-1902. Zdroj: Pinkas.



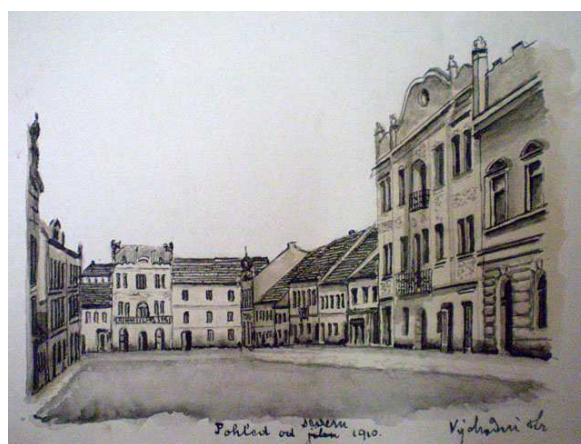
Obr. 7: Plán objektu hotelu a pošty od M. Dusila. Zdroj: SOKA Benešov.



Obr. 8: Budova Okresního hejtmanství (do roku 1912, před přestavbou v roce 1898). Zdroj: SOKA Benešov.



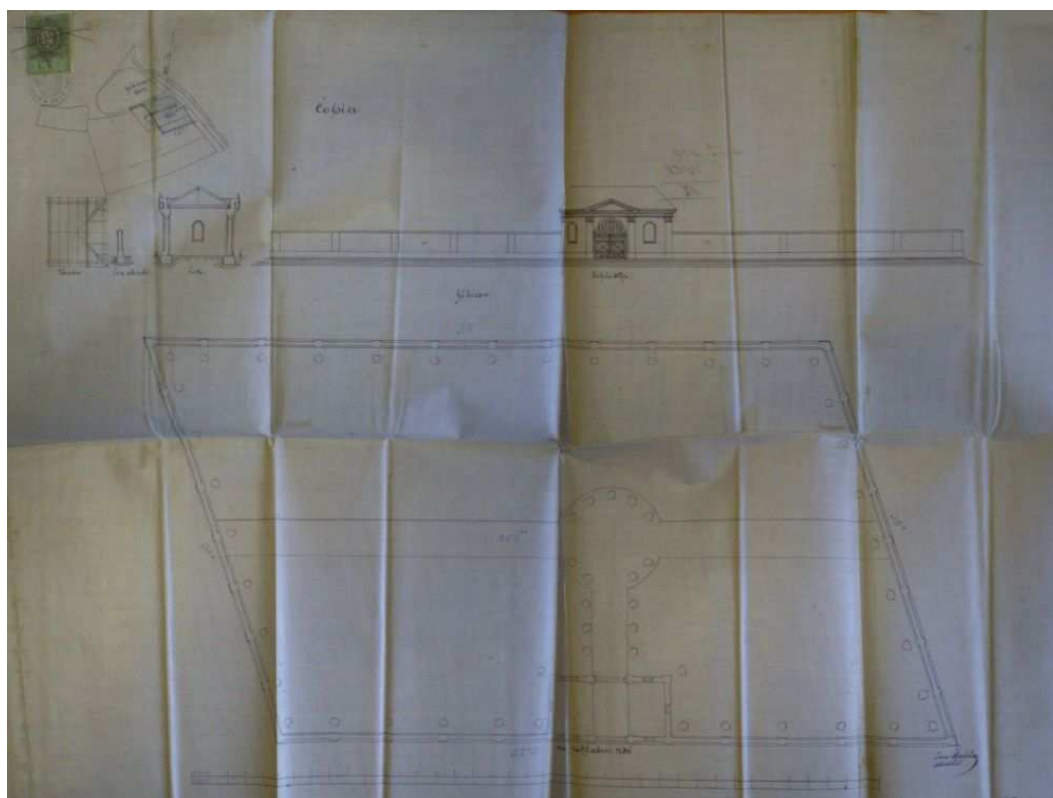
Obr. 9: Východní strana Velkého náměstí získala do konce 19. století velkoměstský ráz. Zdroj: SOKA Benešov.



Obr. 10: Malé náměstí – v pozadí secesní stavba Okresní záložny z r. 1904. Zdroj: Pinkas.



Obr. 11: Škola od M. Dusila u zříceniny minoritského kostela na Karlově. Zdroj: Pinkas.



Obr. 12: Plán nového židovského hřbitova na Karlově z roku 1883. zdroj: SOKA Benešov.



Obr. 13: Celkový pohled na město Benešov. Zdroj: SOKA Benešov.



Obr. 14: Zámecká ulice směrem k Velkému náměstí Zdroj: SOKA Benešov.



Obr. 15: Budova novorenesanční sokolovny z roku 1903 na konci Zámecké ulice. Zdroj: Pinkas.



Obr. 16: Budova Okresního hejtmanství z roku 1912 (naproti sokolovně). Zdroj: Pinkas.



Obr. 17: Dům Soudních v Pražské ulici. Zdroj: SOKA Benešov.



Obr. 18: Kasárna v Pražské ulici. Zdroj: Pinkas.



Obr. 19: Plán typického maloměstského domu (Školní ulička). Zdroj: SOKA Benešov.



Obr. 20: Maloměstský dům ve Vlašimské ulici. Zdroj: Pinkas.



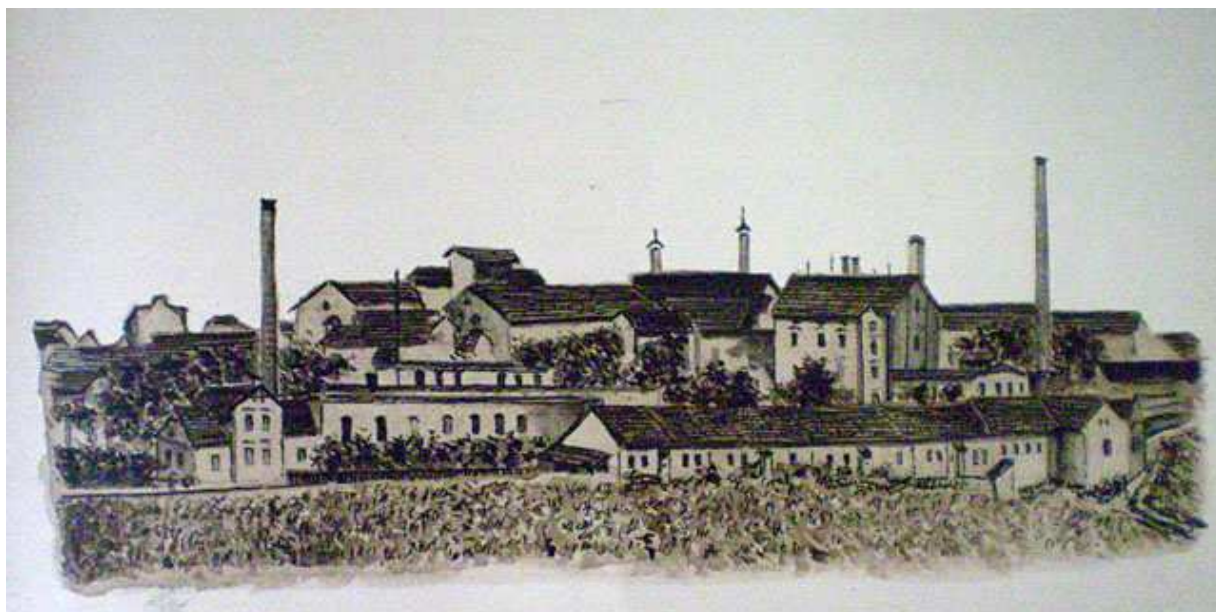
Obr. 21: Maloměstská zástavba Vlašimské ulice na poč. 20. let 20. století (vlevo hostinec Na Koruně). Zdroj: SOKA Benešov.



Obr. 22: Jeden z řady secesních maloměstských domů ve Vodárenské ulici. Zdroj: Pinkas.



Obr. 23: Vila čp. 495 od Otakara Novotného u Černého lesa (1914). Zdroj: Pinkas.



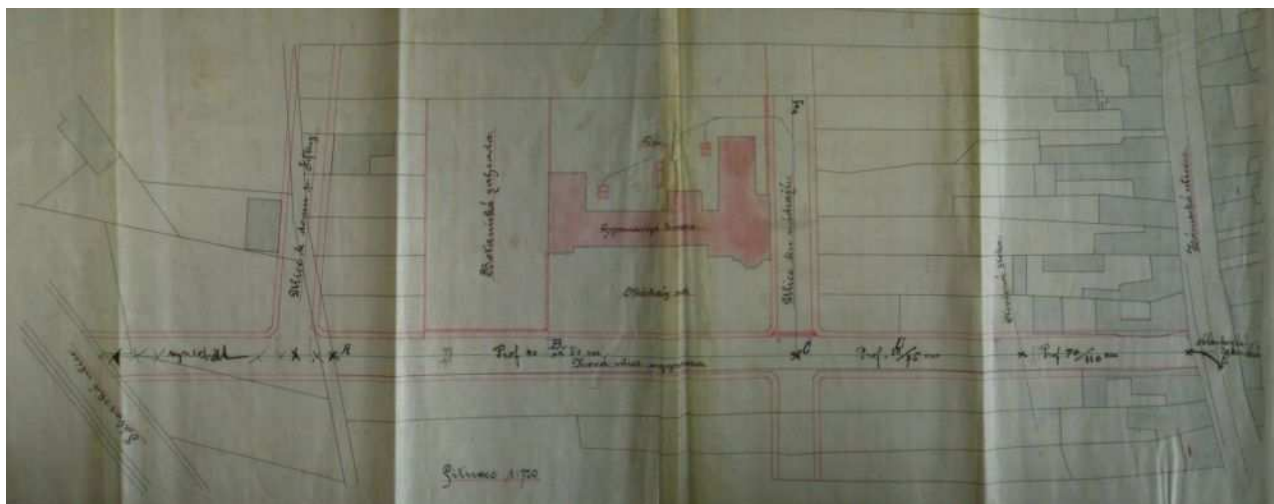
Obr. 24: Budovy pivovaru a sladovny v Tábořské ulici. Zdroj: Pinkas.



Obr. 25: Budova poštovního úřadu z roku 1907 na rohu Tábořské a Klášterní ulice. Zdroj: Pinkas.



Obr. 26: Velkoměstsky řešený dům čp. 454 naproti nádraží. Zdroj: Pinkas.



Obr. 27: Plán regulace okolí nové Gymnasiální ulice (po roce 1907). Zdroj: SOKA Benešov.



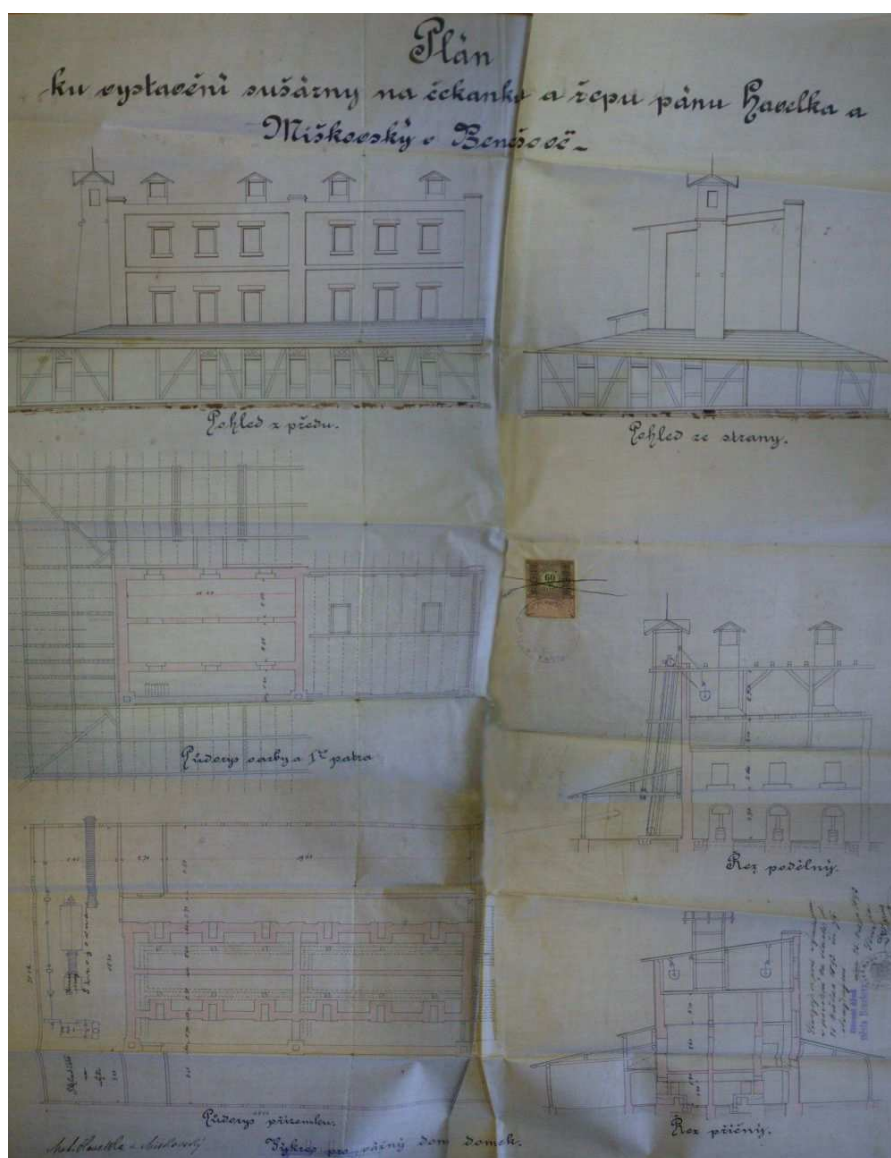
Obr. 28: Budova Gymnasia v roce 1911. Zdroj: SOKA Benešov.



Obr. 29: Budovy kasáren v Tábořské ulici. Zdroj: SOKA Benešov.



Obr. 30: Nejstarší pavilony nemocnice z roku 1898. Zdroj: SOKA Benešov.



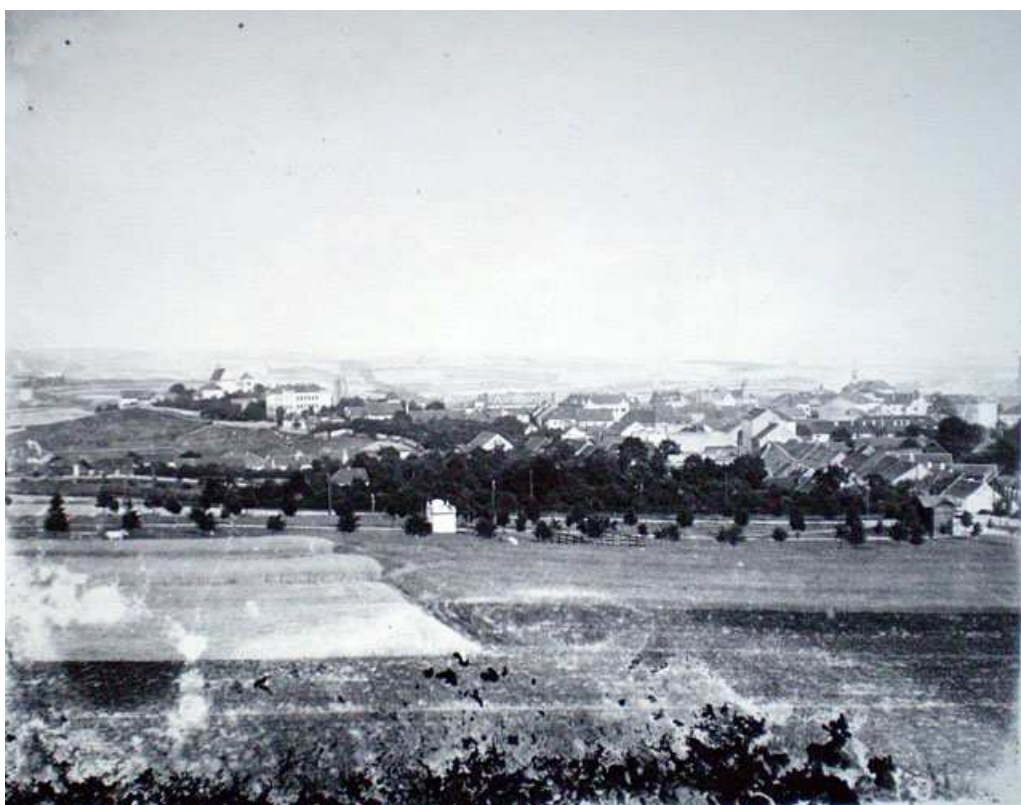
Obr. 31: Plán budovy sušárny na čekanku firmy Havelka a Miškovský za nádražím. Zdroj: SOKA Benešov.



Obr. 32: Budova sušárny v roce 1914. Zdroj: Pinkas.

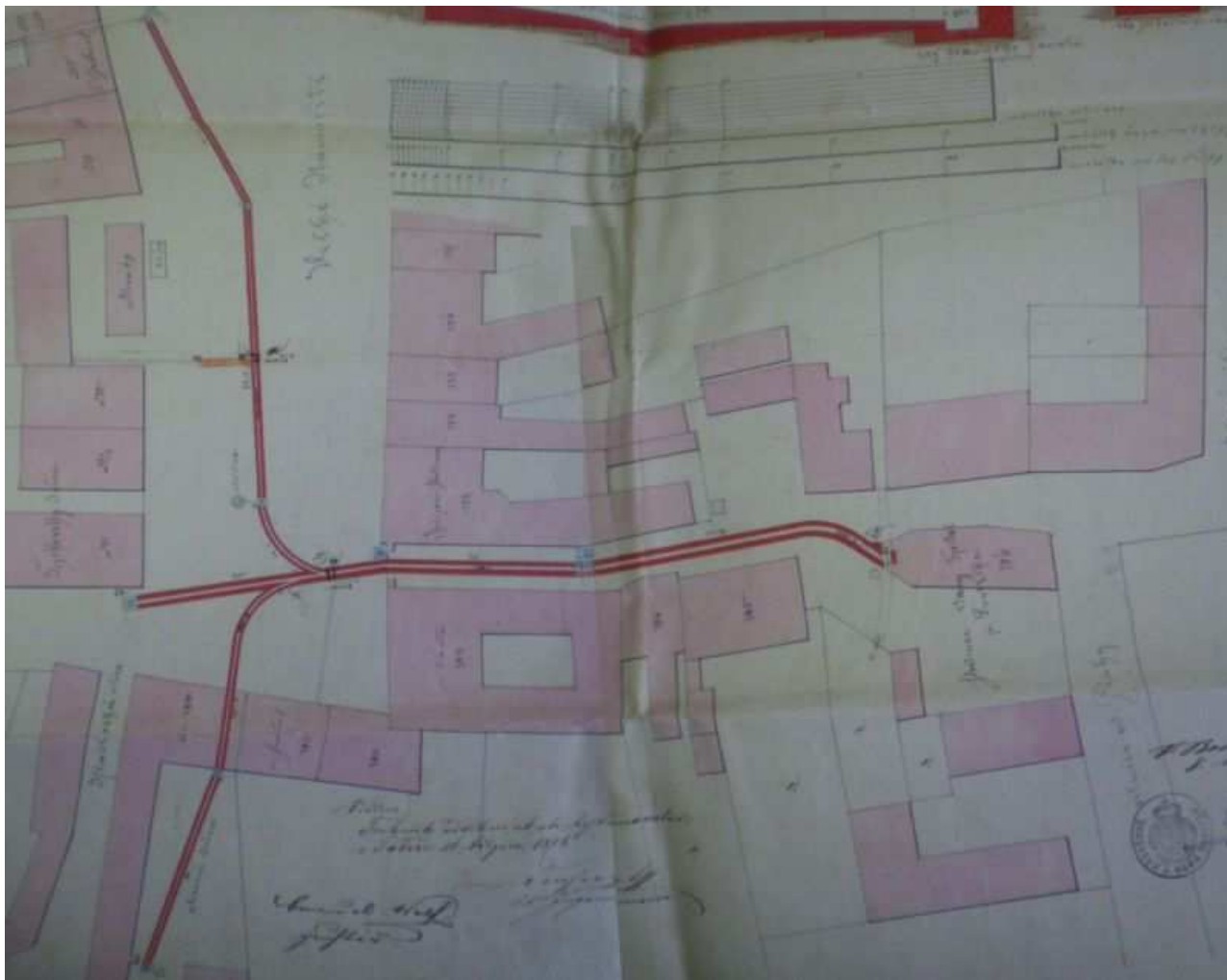


Obr. 33: Jedna z nejhonosnějších vil (čp. 386), které začaly vyrůstat ve čtvrti za nádražím. Zdroj: Pinkas.

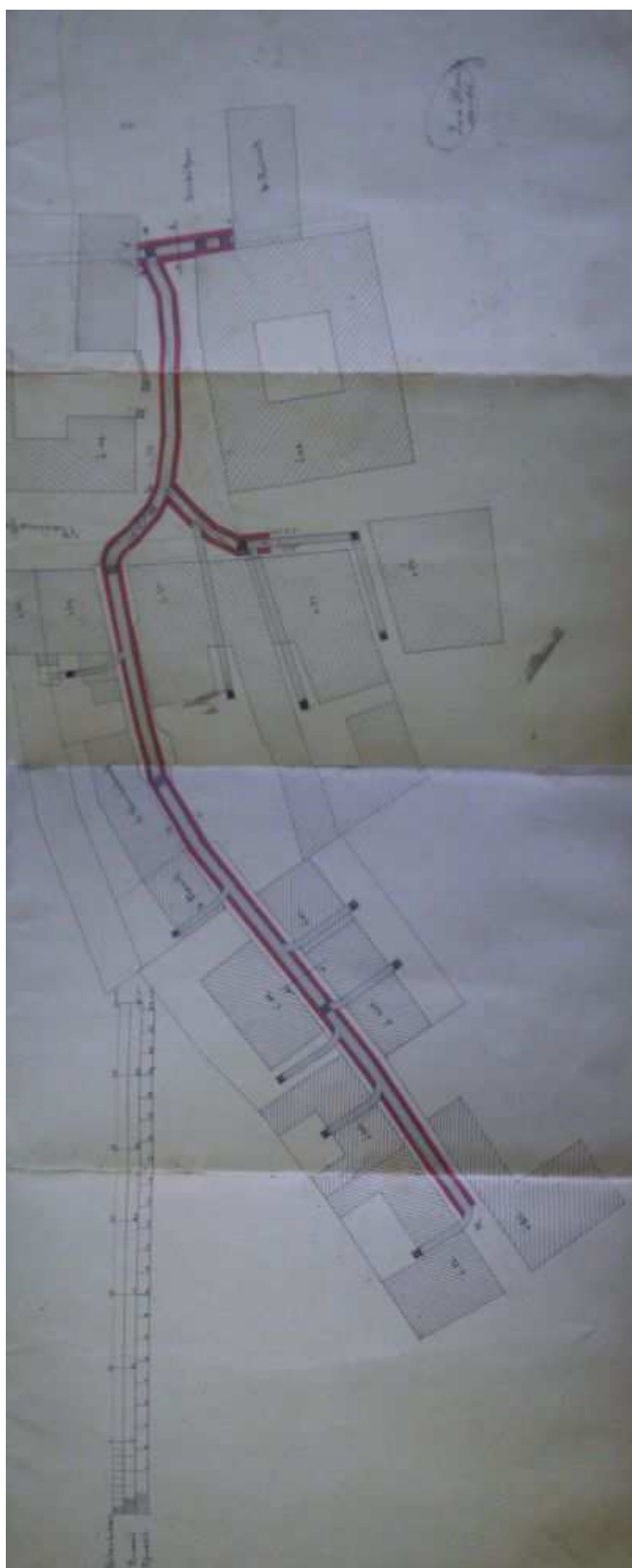


Obr. 34: Pohled od nemocnice přes nezastavěné území za železniční tratí k tržišti na koně a dobytek. Zdroj: SOKA Benešov.

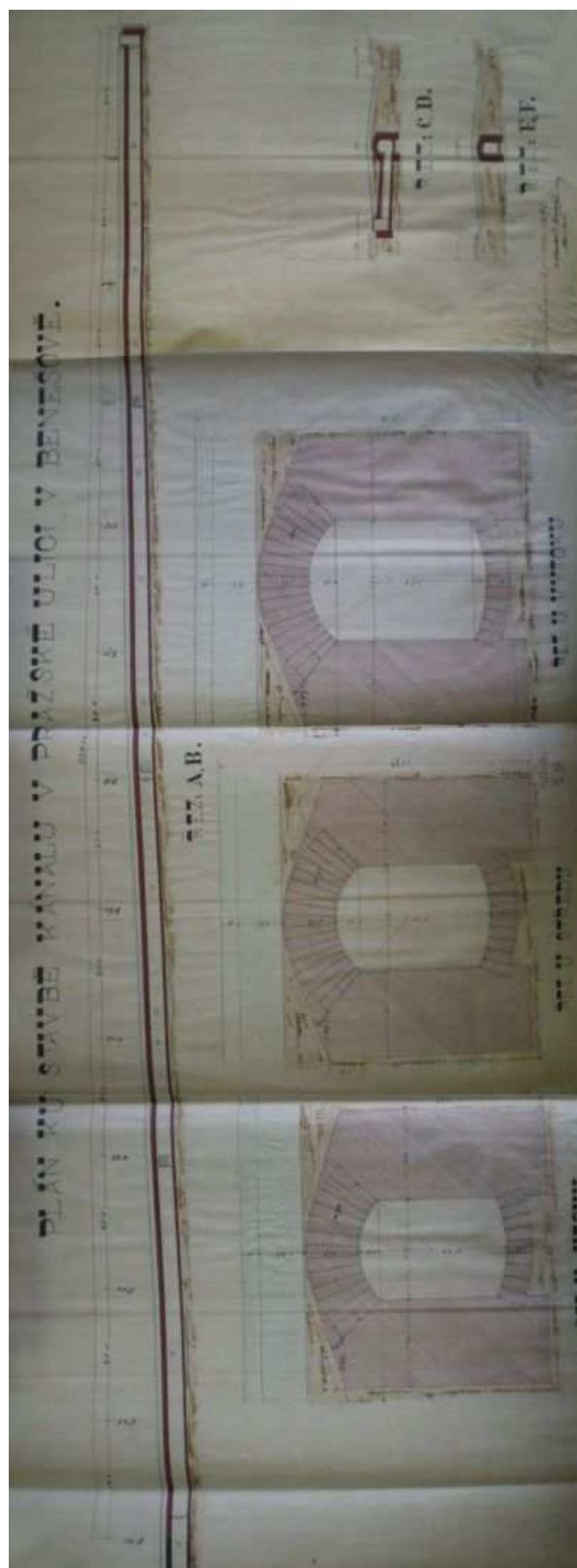
13.5 Kapitola Kanalizace a úprava komunikací



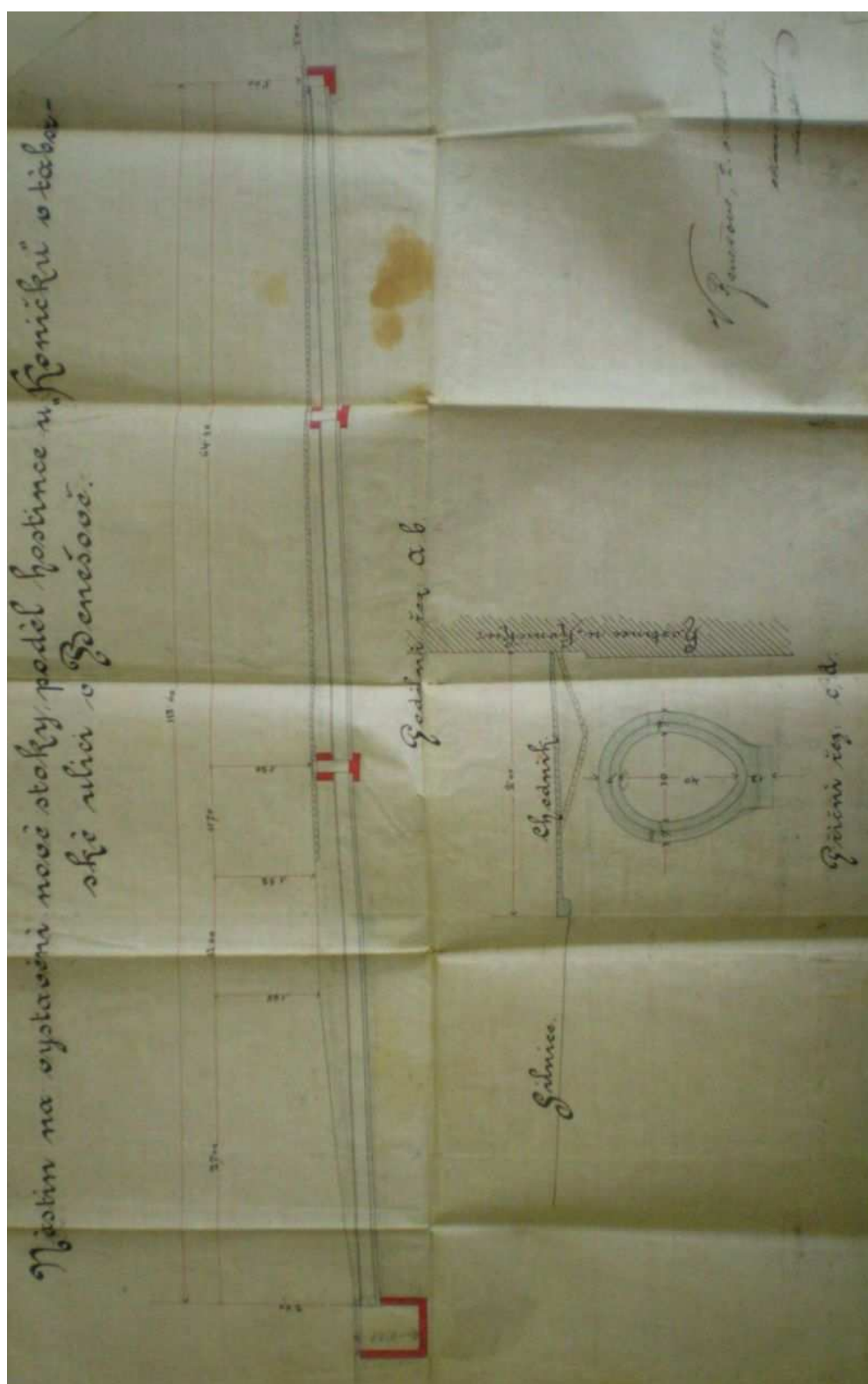
Obr. 35: Plán první opravdové kanalizační stoky v Benešově z let 1878-1879, která sváděla vodu z Velkého náměstí a Pražské ulice (včetně domů zde stojících) do strouhy tekoucí kolem bývalého špitálního kostelíka sv. Alžběty. Zdroj: Soka Benešov.



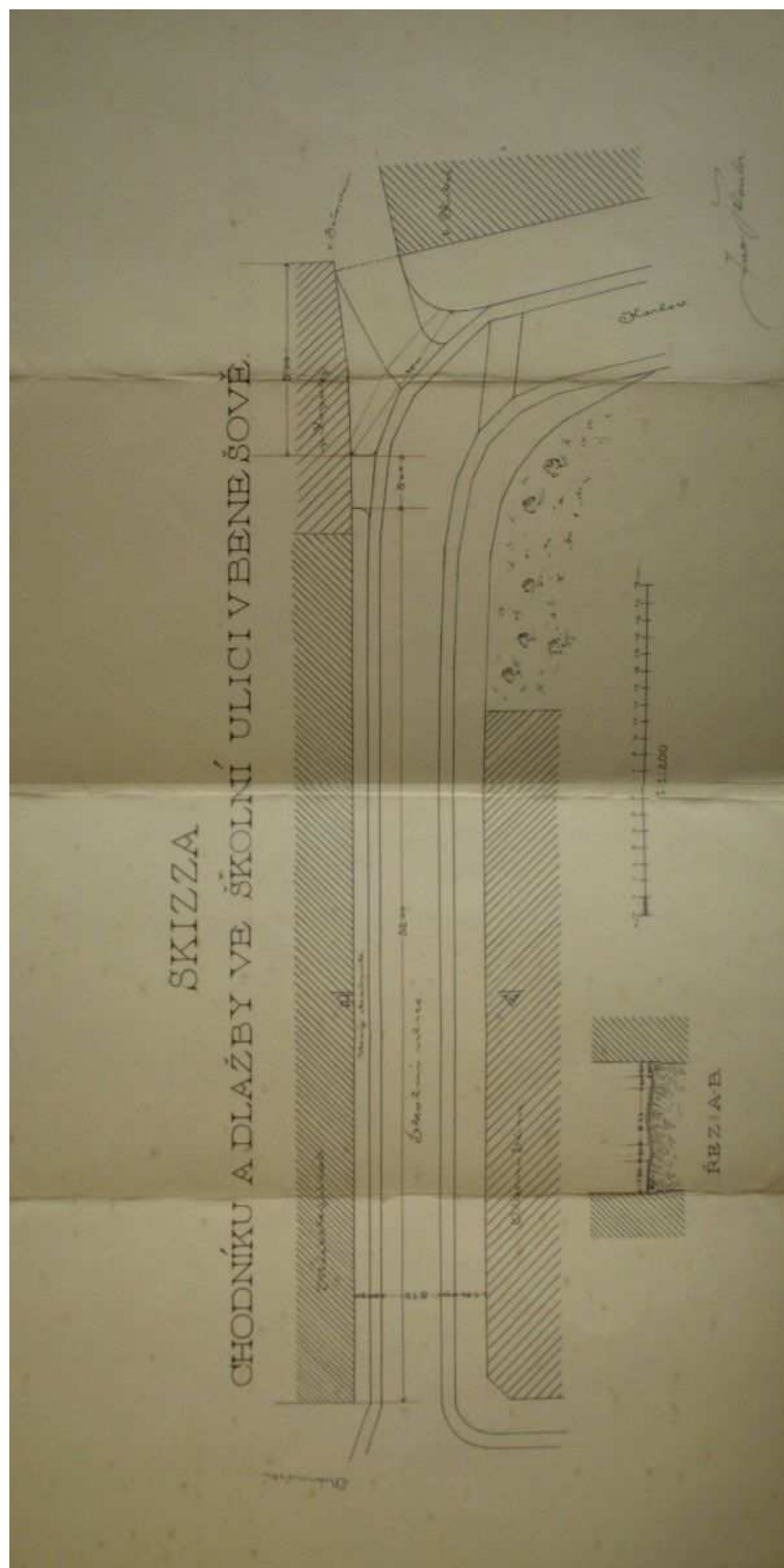
Obr. 36: Plán kanalizace ve Školní uličce (1880). Zdroj: SOKA Benešov.



Obr. 37: Plán kanalizace v Pražské ulici (před rokem 1890). Zdroj: SOKA Benešov.



Obr. 38: Plán kanalizace v Tábořské ulici z roku 1892, který již počítal se stavbou z betonu. Zdroj: SOkA Benešov.



Obr. 39: Plán chodníků a vydláždění ve Školní uličce. Zdroj: SOKA Benešov.

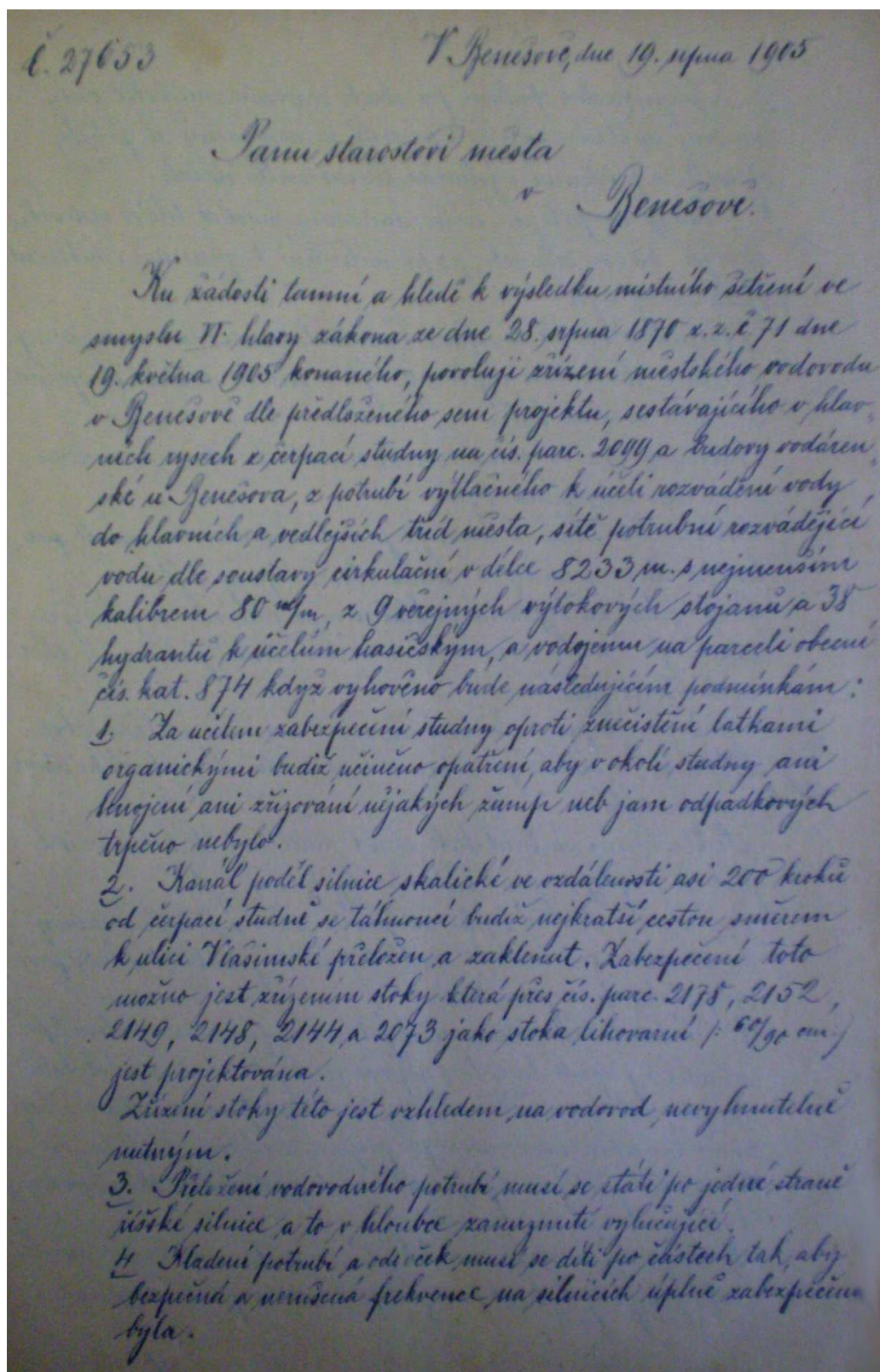


Obr. 40: Velké náměstí kolem roku 1900 – jeho vydláždění je dobře patrné. Zdroj: SOKA Benešov.

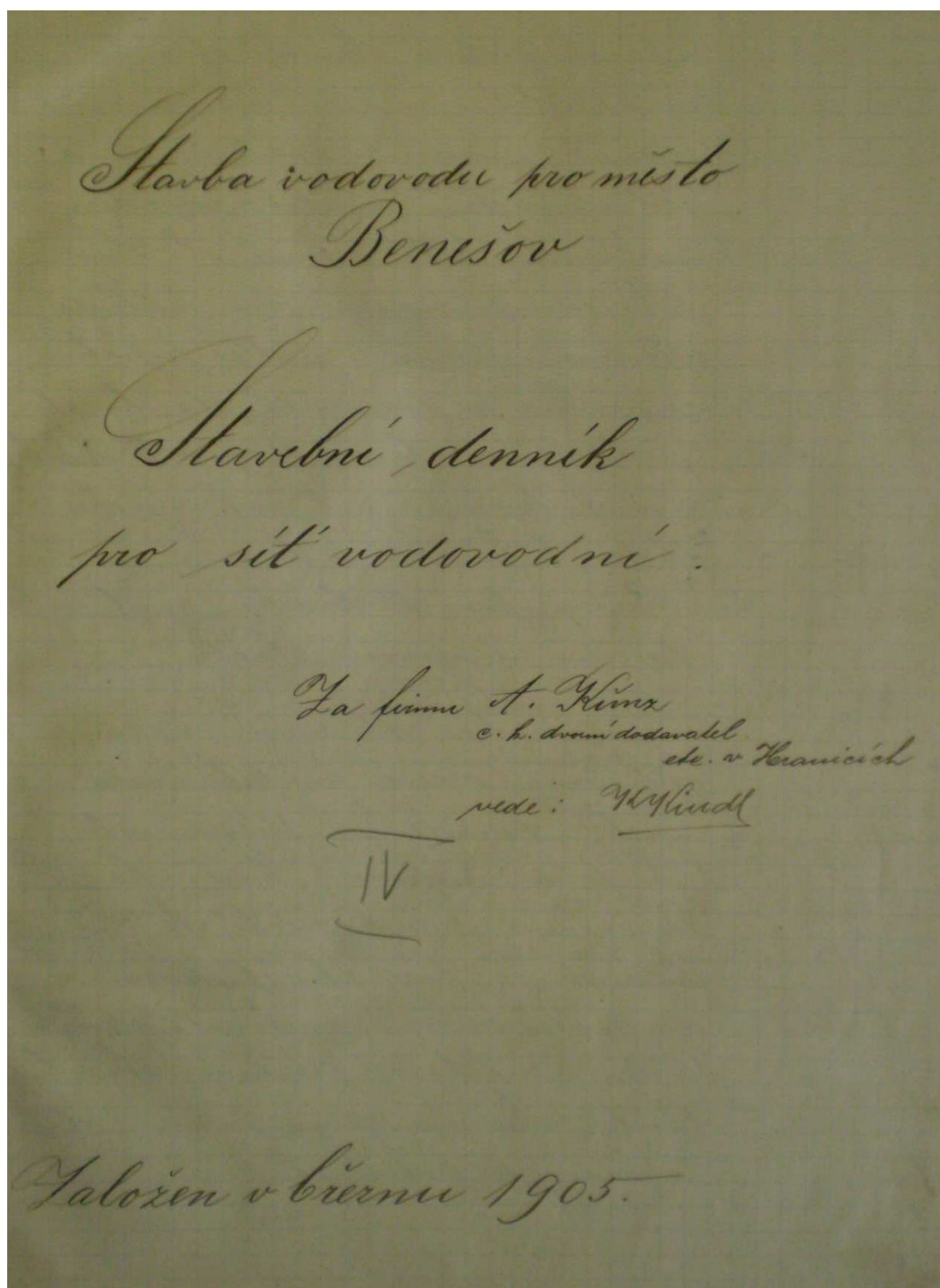


Obr. 41: Malé náměstí na počátku 20. století – před domy je vidět vyvýšené vydlážděné chodníky. Zdroj: SOKA Benešov.

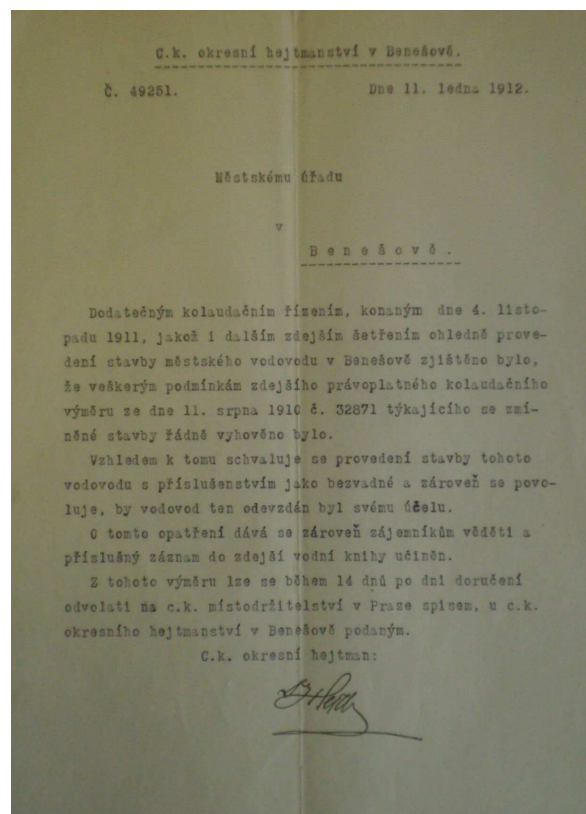
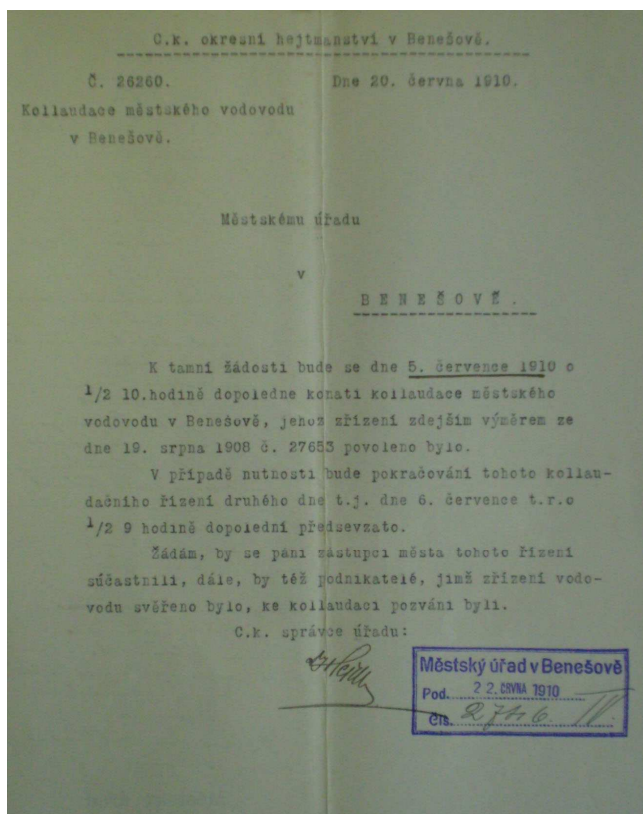
13.6 Kapitola Vodovod



Obr. 42: Úvodní list dopisu z roku 1905, ve kterém c.k. Okresní hejtmanství povoluje městu výstavbu vodovodu. Zdroj: SOKA Benešov.



Obr. 43: Úvodní strana Stavebního deníku fy. A. Kunz z roku 1905.
Zdroj: SOKA Benešov.

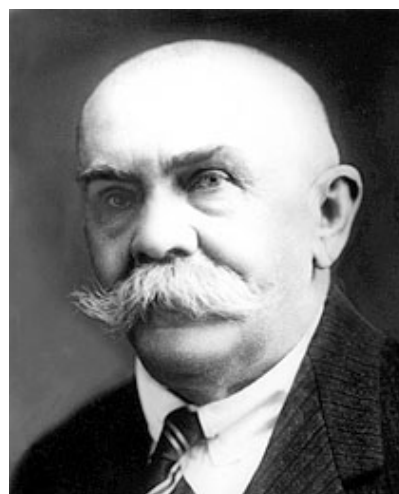


Obr. 44: List, kterým c.k. Okresní hejtmanství informovalo MÚ Benešov o kolaudaci vodní sítě (1910).
Zdroj: SOKA Benešov.

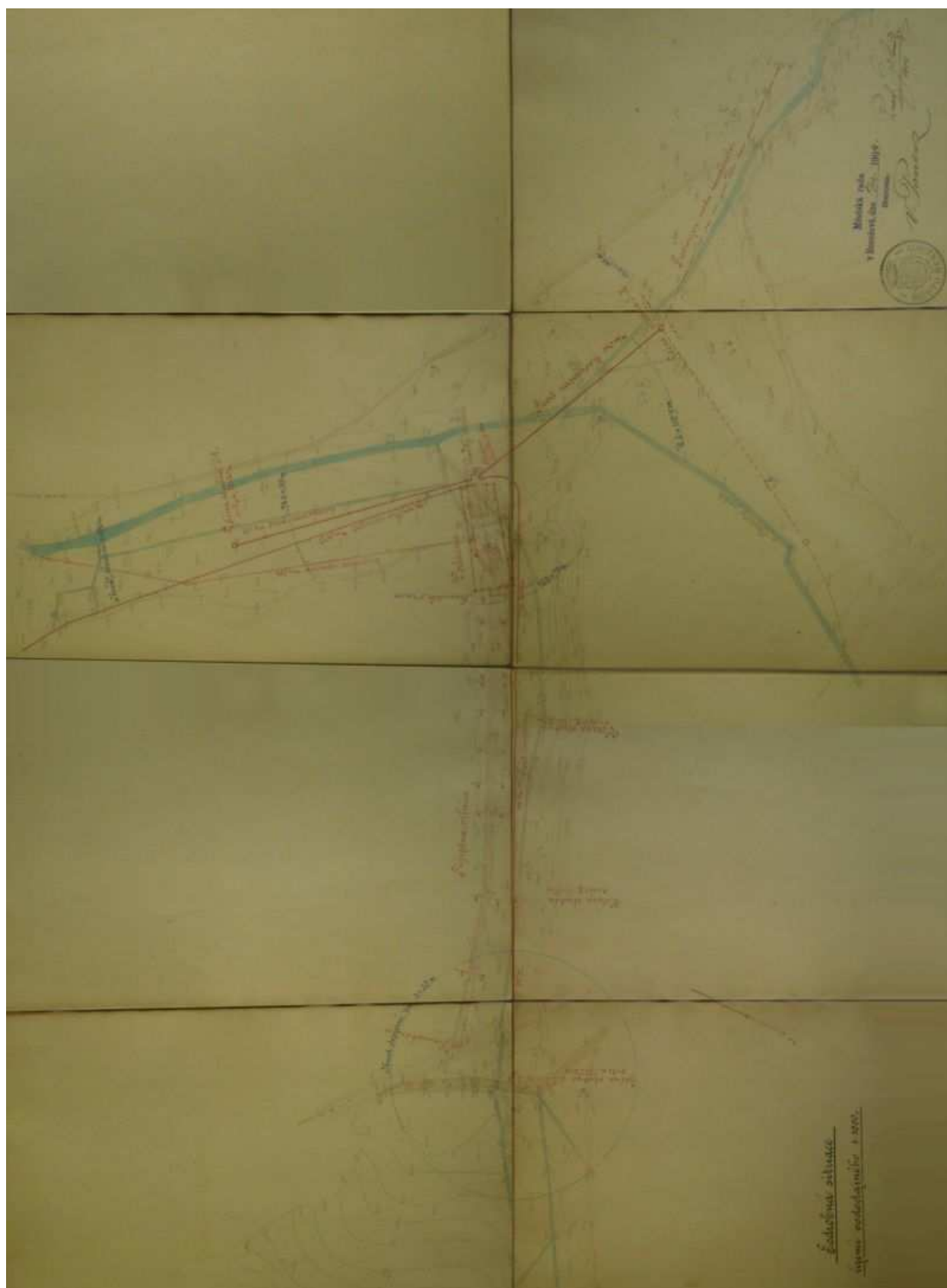
Obr. 45: List, kterým c.k. Okresní hejtmanství předávalo vodovodní síť do provozu (1912).
Zdroj: SOKA Benešov.



Obr. 46: A. Slavík – původce projektu vodovodu. Zdroj: <http://www.cvut.cz>



Obr. 47: J. V. Hráský – projektant a stavitel vodovodu. Zdroj: <http://www.cvut.cz>



Obr. 48: Plán areálu vodárny a jejího okolí v lokalitě Na Sladovém. Zdroj: SOkA Benešov.



Obr. 49: Stavba vodovodu v Tábořské ulici (1906). Zdroj: SOKA Benešov.



Obr. 50: Rybníček v ulici Na Blátě, před r. 1908. Zdroj: Pinkas.



Obr. 51: Studna před chrámem sv. Mikuláše na Karlově (1870), která byla zasypána roku 1908 po výstavbě vodovodní sítě. Zdroj: Pinkas.



Obr. 52: Budovy vodárny v roce 1914. Zdroj: Pinkas.

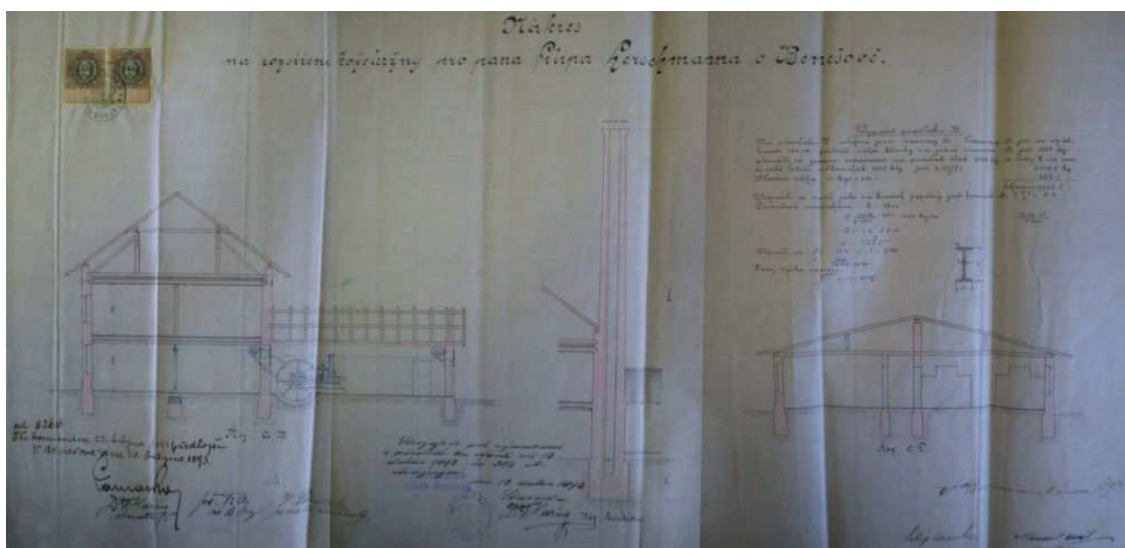


Obr. 53: Současný (2007) vzhled provozní budovy vodárny. Zdroj: foto autor.

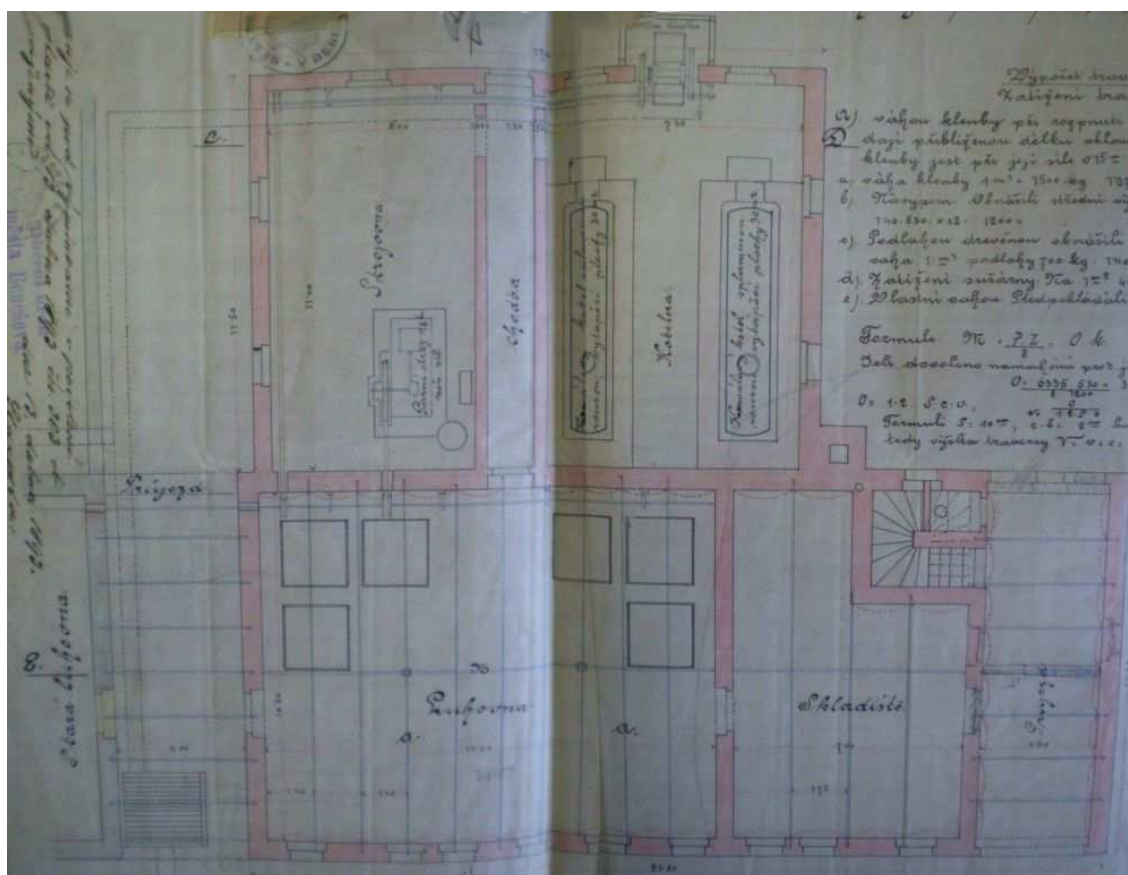


Obr. 54: Současný (2007) vzhled technologické budovy vodárny. Zdroj: foto autor.

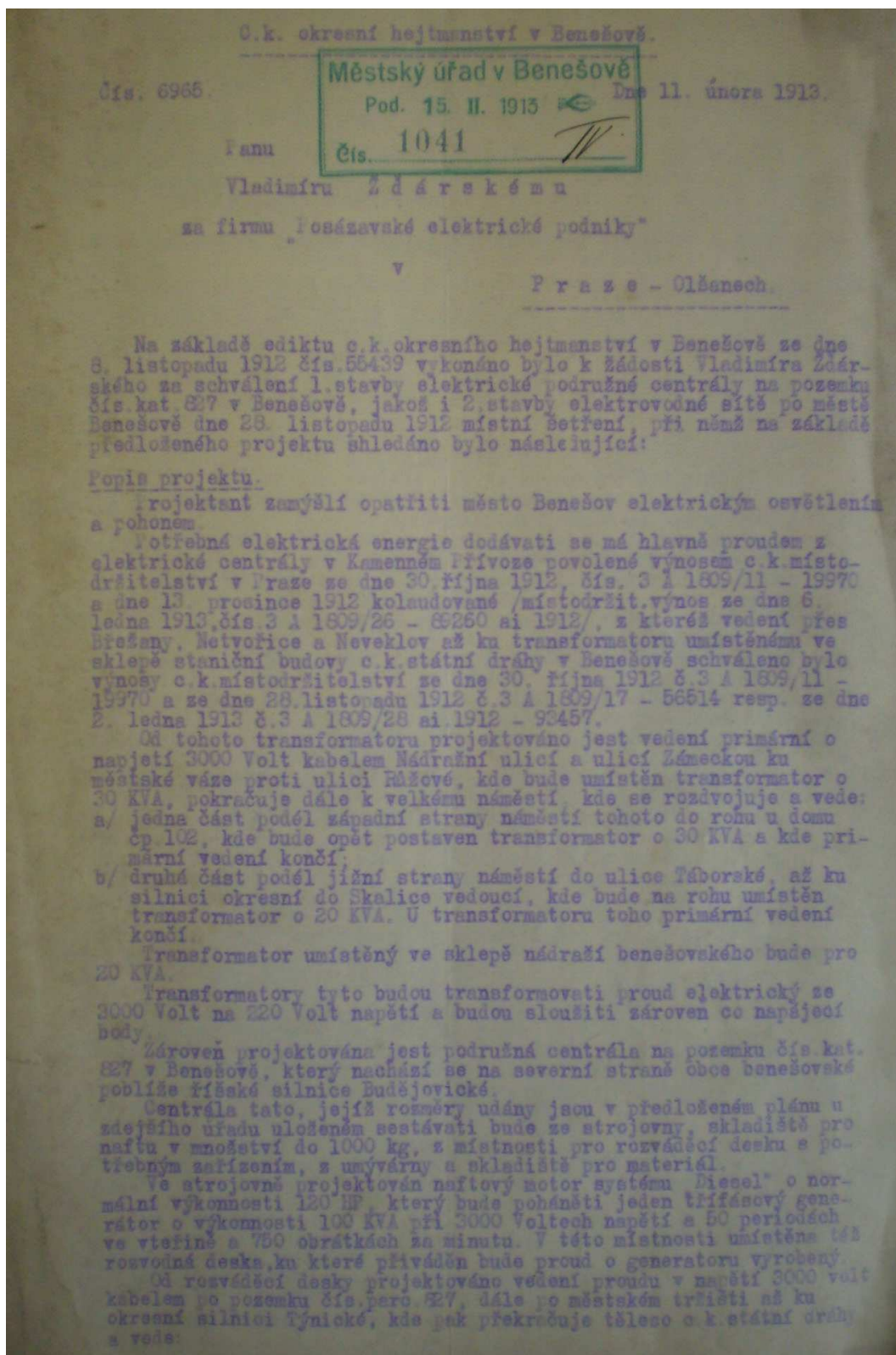
13.7 Kapitola Elektrifikace



Obr. 55: Náčrtes zapojení dynama v budově koželužny, kde bylo roku 1894 nainstalováno první elektrické zařízení v Benešově. Zdroj: SOKA Benešov.



Obr. 56: Půdorys koželužny. Zdroj: SOkA Benešov.



Obr. 57: Úvodní list dopisu, jímž c.k. Okresní hejtmanství schválilo firmě V. Žďárského roku 1913 projekt výstavby elektrovodní sítě. Zdroj: SOKA Benešov.

Zpráva

Odboru strojního a elektrotechnického zemského výboru
království Českého k č.z.s.k. 128.501 ai 1914
o kolaudaci elektrárny a sítě v Benešově.

Jako závěrek dokladu k stavbě elektrárny a sítě v Benešově provedena byla kolaudace naftového motoru a rozvodné sítě.

Jelikož majitelkou elektrárny firmou "Pražské elektrotechnické závody sp. s r. ob. v likvidaci" nebyl předložen ani účet ani soupis materiálu byla cena celého zařízení stanovena dle běžných cen a veškerý se vyskytující materiál sestaven, jak vychází z příložené zvláštní zprávy z 12. listopadu 1914.

Pokud se týče zkoušky naftového motoru, která byla předsevzata dne 17. července 1914 za přítomnosti inženýra firmy dodávající shledáno bylo dle dotčené zvláštní zprávy že garancie výkonu a spotřeby nafty byly dosaženy.

Zkoušky v síti rozvodné vztahovaly se

1./ na zkoušku dodaných transformátorů.

Měřeny byly ztráty v železe pomocí přesného wattmetru a sice jednak ve 2 fázích, jednak do nulového bodu a shledáno bylo :

a./ u transformátoru v nádraží : Výkon 20 KVA,

Měření ve fázích :

fáze 1-2 odchylku ± 13 dílů

1-3 " - 2 "

celkem ± 11 dílů.

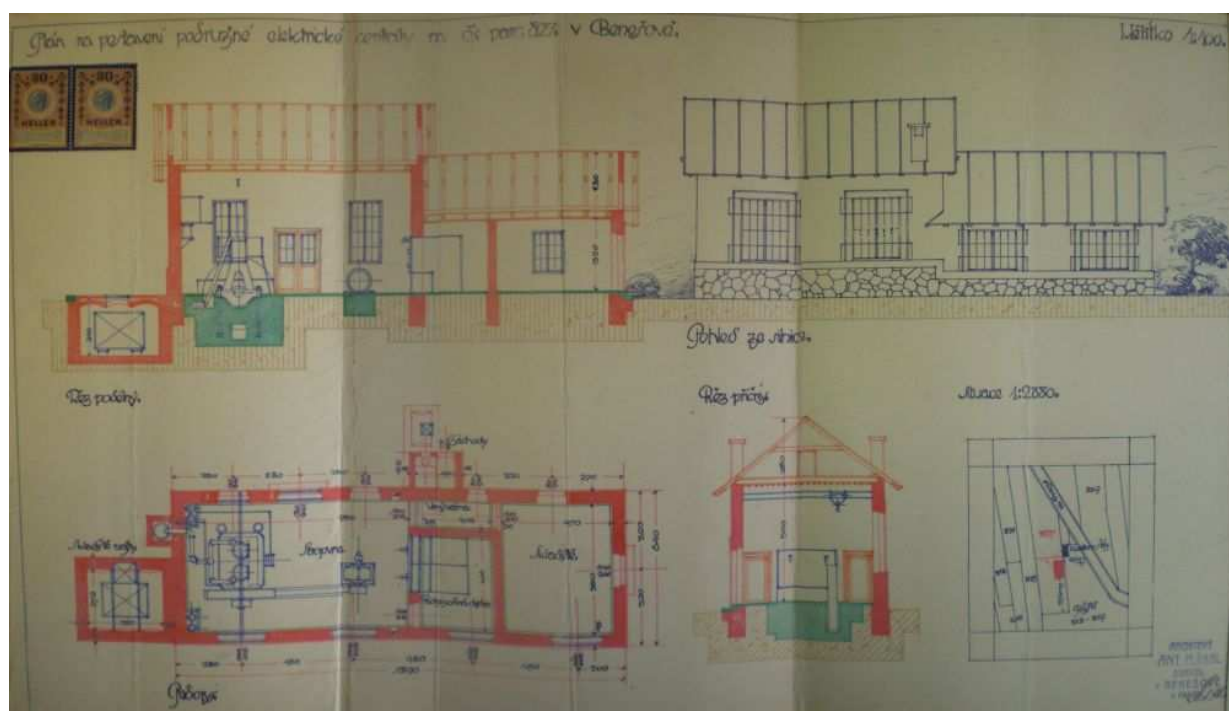
Jeden díl činil 60 Wat, tudíž celková ztráta

$60 \times 11 = 660 \text{ Watt.}$

Zkouška do nulového vodiče ukázala odchylku 7.5 dílů à 30 Watt = 225

Watt násobeno 3 = 675 Watt střední ztráta činí tudíž 660 Watt t.j. 3.35

Obr. 58: Úvodní strana zprávy Odboru strojního a el.tech. o kolaudaci elektrovodní sítě v roce 1914. Zdroj: SOKA Benešov.



Obr. 59: Plán budovy elektrárny. Zdroj: SOKA Benešov.



Obr. 60: Budova elektrárny v roce 1914. Zdroj: Pinkas.



Obr. 61: Bývalý špitální kostelík sv. Alžběty v roce 1913. Na domě za ním je dobře viditelný hřeben s izolátory, na kterých bylo v Benešově mj. Rozváděno elektrické vedení. Zdroj: SOKA Benešov.



Obr. 62: Dům čp. 508 v roce 1914. Před ním je vidět klasický sloup elektrického vedení s pouliční lampou. Zdroj: Pinkas.



Obr. 63: Současný (2007) vzhled budovy elektrárny, přestavěné na byty. Zdroj: foto autor.



Obr. 64: Ulice vedoucí kolem budovy bývalé elektrárny dodnes nese její jméno. Zdroj: foto autor.